

Vorlage – zur Beschlussfassung –

Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab (Urbane Mitte Süd)

Der Senat von Berlin
- Stadt II A 19 -
Tel.: 9173-4477

An das Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Vorblatt

Vorlage - zur Beschlussfassung -

über

den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab (Urbane Mitte Süd) vom 03.03.2025 für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6

im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

A. Problem

Die Bahnanlagen des ehemaligen Anhalter und Potsdamer Güterbahnhofs wurden im zweiten Weltkrieg stark zerstört und in den Folgejahren nur provisorisch wiederhergestellt. Mit der Teilung Berlins befanden sich die Bahnflächen in einem politischen Vakuum und fielen zunehmend brach, was dazu führte, dass die Bahnflächen vermehrt von unterschiedlichen Pflanzen- und Tierarten besiedelt wurden. 1993 wurden große Teile der ehemaligen Bahnflächen zur Einrichtung der Baulogistik für die Wiederherstellung des Potsdamer und Leipziger Platzes sowie für den Bau des Fernbahn- und Straßentunnels genutzt. In Folge dessen kam es zu einer Zerstörung der zwischenzeitlich entstandenen ökologischen Vielfalt.

Im Jahr 1994 erfolgte ein Notenwechsel zwischen dem Land Berlin, dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutschen Bahn. Das Bundeseisenbahnamt stellte dem Land Berlin in Aussicht, Teilflächen der ehemaligen Bahnanlagen mit einer Größe von insgesamt 16 ha zu übereignen. Ziel war die Herstellung einer Parkanlage, um die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Vorhaben am Potsdamer und Leipziger Platz zu kompensieren.

Daraufhin fasste der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg bereits 1994 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140, der jedoch aufgrund erheblicher Einwände durch die Deutsche Bahn nach der Behörden- und Trägerbeteiligung nicht weitergeführt wurde. Es kam zu einem Dissens zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn hinsichtlich der zukünftigen Nutzung der ehemaligen Bahnanlagen. Durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie wurde 1997 ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept für die Flächen beauftragt. Ergebnis des Konzepts war, die Gesamtfläche in mehrere Teilflächen für Bebauung und in eine Parkfläche zu gliedern. Diese planerischen Entwicklungen wurden 1999 in das beschlossene „Planwerk Innenstadt Berlin“ sowie in den Flächennutzungsplan Berlin übernommen. Dieses Gesamtkonzept bildete die Grundlage für die Entwicklung der Bebauung am Rand des Gleisdreiecks bestehend aus vier Baufeldern Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte.

Auf Grundlage des Gesamtkonzepts wurde im Jahr 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Grundstückseigentümerin, zuvor Bundeseisenbahnvermögen) geschlossen. Die zwei wesentlichen Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags sind die Übertragung der Grundstücke von der Vivico an das Land Berlin sowie die Ausweisung und Realisierung der vier Baufelder, unter anderem so auch die städtebaulichen Ziele für das Baufeld Urbane Mitte.

Im Jahr 2008 erfolgte die Entwidmung der nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen. Im Juni 2010 erfolgte die Teilung des Bebauungsplans VI-140, in die Teilbebauungspläne VI-140a-i, um die Teilbauflächen planungsrechtlich zu sichern. Überwiegend sind diese Bebauungspläne bereits festgesetzt und die Teilflächen veräußert. Für das Bebauungsplanverfahren VI-140c wurde 2015 ein erneuter Teilungsbeschluss gefasst, aus diesem ging der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ hervor, der bis einschließlich zur Träger- und Behördenbeteiligung fortgeführt wurde. Die Fortführung des Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde jedoch aufgrund intensiver Abstimmungsbedarfe zum dritten Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 zunächst angehalten.

B. Lösung

Das Baufeld wurde von der CA Immo Deutschland GmbH (vormals Vivico) an die Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG verkauft. Die neue Eigentümerin führte zusammen mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und den zuständigen Senatsverwaltungen 2014 ein öffentliches Werkstattverfahren durch. Ziel des Werkstattverfahrens war es, die städtebaulichen Zielstellungen für das Baufeld Urbane Mitte zu definieren.

Auf Grundlage der Ergebnisse des öffentlichen Werkstattverfahrens fand im Zeitraum Juli 2015 bis Februar 2016 ein zweistufiger städtebaulich-architektonischer Wettbewerb statt. Hierzu wurden 25 international tätige Architektur- und Stadtplanungsbüros eingeladen, Konzepte für die zukünftige Entwicklung des Stadtquartiers Urbane Mitte zu entwickeln. In der ersten Phase wurden 22 Arbeiten eingereicht. Die eingereichten Arbeiten wurden insbesondere auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit geprüft und auf sieben Arbeiten, die in der zweiten Phase weiterentwickelt werden sollten, reduziert. Im Ergebnis des Wettbewerbs wurden sowohl das Büro Ortner & Ortner Baukunst sowie COBE Berlin als erste Preisträger ernannt. Beide Büros erhielten die Möglichkeit, ihre Entwürfe bis Februar 2016 zu überarbeiten. In der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanverfahrens wurde der Entwurf vom Büro Ortner & Ortner Baukunst als Grundlage gewählt, der 2019 in den Masterplan für das Gesamtprojekt Urbane Mitte überging.

Die äußeren Rahmenbedingungen zu den Abstimmungen für den dritten Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 verzögerten das Bebauungsplanverfahren VI-140ca „Urbane Mitte“ erheblich. Um die Entwicklung eines Bereichs fortführen zu können, hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2018 die Teilung des Bebauungsplans in die Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ beschlossen. Damit konnte das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der von der Planung der S 21 nicht betroffen ist, weitergeführt werden.

Ergänzend zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde am 09./15.06.2023 zwischen dem Land Berlin und der Vorhabenträgerin Urbane Mitte Besitz S.À.R.L ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Inhalte des städtebaulichen Vertrags sind Regelungen u.a. zur Kostenübernahme von Planungsleistungen, zur nachhaltigen Umsetzung des Projekts einschließlich zur Durchführung eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbs, zum Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft und zu Abstimmungen mit der Deutschen Bahn.

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat im Januar 2024 beschlossen, das Bebauungsplanverfahren nicht weiterzuführen. Um die fortgeschrittene Planung zu sichern, ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen im Mai 2024 in das Bebauungsplanverfahren auf Grundlage von § 7 Abs. 1 Satz 4 BauGB eingetreten.

C. Alternative/ Rechtsfolgenabschätzung

Die Umgebung des Plangebiets ist insbesondere städtebaulich geprägt durch die Nähe zum denkmalgeschützten U-Bahnhof Gleisdreieck, dem denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie dem Freigelände des Deutschen Technikmuseums. Südlich an das Plangebiet grenzt eine modern gestaltete Sportfläche an. Das Plangebiet stellt sich im aktuellen Zustand als weitgehend freigeräumte Gewerbebrache dar. Bei Nichtdurchführung der Planung bestünde bis auf Weiteres an einem zentralen Umsteigepunkt eine städtebaulich unbefriedigende Situation, die sich inmitten der neugestalteten Bereiche am Rand des Parks am Gleisdreieck befindet. Die naturschutzfachliche Wertigkeit würde sich bei Nichtdurchführung der Planung nicht weiter signifikant erhöhen. Die Bodenfunktionen sind im Bestand bereits beeinträchtigt. Eine Besiedlung der Fläche von Pflanzen und Gehölzen sowie insbesondere Bäumen würde jedoch Jahrzehnte benötigen.

Auf Grundlage der aktuellen planungsrechtlichen Situation sind die planerischen Ziele nicht umsetzbar. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf den freigestellten Flächen richtet sich nach den §§ 30, 34 und 35 Baugesetzbuch.

Der Baunutzungsplan für Berlin (1960) in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin (1958) und den förmlich festgestellten Baufluchtlinien gilt als qualifizierter Bebauungsplan gemäß § 30 Baugesetzbuch. Südlich der STATION Berlin weist der Baunutzungsplan eine Teilfläche des Kerngebiets MK 6 (Flurstück 3412) als beschränktes Arbeitsgebiet aus. Das entspricht einer Bebaubarkeit von maximal 0,5 GRZ und fünf Vollgeschossen. Die übrige Kerngebietsfläche MK 6 sowie das MK 7 werden im Baunutzungsplan als Bahnfläche ausgewiesen. Diese Ausweisung wurde jedoch nicht in das aktuelle Planungsrecht übergeleitet und ist demzufolge nach § 35 Baugesetzbuch als Außenbereich zu beurteilen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil. Die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab ist daher zwingende Voraussetzung für die Zulässigkeit des Vorhabens „Urbane Mitte Süd“.

Die planungsrechtliche Zulässigkeit der privaten Verkehrsfläche als Verlängerung zur öffentlichen Trebbiner Straße ist nach § 34 Baugesetzbuch (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) zu beurteilen. Die Realisierung der Verkehrsfläche wäre demnach ohne Bebauungsplan möglich.

Die Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab beruht auf einem städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept aus dem Jahr 1997, das eine Nachnutzung für die brachgefallenen ehemaligen Bahnanlagen entwirft. Dieses Konzept ist der Grundstein für nachfolgende Planungen sowie den städtebaulichen Rahmenvertrag zur Entwicklung der Parkfläche sowie der Bebauung entlang der Randbereiche der Parkfläche. Der städtebauliche Rahmenvertrag sieht vor, dass die abgestimmten Entwicklungs- und Nutzungsziele durch die Aufstellung von Einzelbebauungsplänen erreicht wird.

Sowohl der Bebauungsplan VI-140cab als auch die zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.À.R.L geschlossene Städtebauliche Vereinbarung sichern die abgestimmte Planung.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Aus der Planung resultieren keine finanziellen Auswirkungen auf Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen.

E. Gesamtkosten

Aus der Planung resultieren keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung.

Die Kosten für die Entwicklung des Vorhabens „Urbane Mitte Süd“ trägt die Eigentümerin Urbane Mitte Besitz S.À.R.L. Dazu wurde 2016 zwischen dem Land Berlin, vertreten durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Eigentümerin ein Kostenübernahmevertrag abgeschlossen. Weitere Planungskosten, die nach Eintritt durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen in das Verfahren und durch Überarbeitungsbedarfe entstehen, werden ebenfalls durch die Eigentümerin getragen.

Weitere Kosten, die aus der Planung resultieren, sind nicht erkennbar.

F. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab umfasst eine Fläche von ca. 7.940 m². Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans ergeben sich die folgenden Flächengrößen (überschlägig ermittelt und gerundet):

Plangebiet	Fläche in m ²	Anteil
Kerngebiete	5.780 m ²	73 %
Private Straßenverkehrsflächen	2.160 m ²	27 %
Geltungsbereich	7.940 m²	100 %

G. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch den Bau des Vorhabens „Urbane Mitte Süd“ kommt es, wie bereits dargestellt, zu einem Eingriff in die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild. Durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme von ca. 5.594 m² steht u.a. weniger Fläche für die Wasserversickerung zur Verfügung. Hingegen kommt es zu keinem erheblichen Verlust vorhandener Vegetationsstrukturen, da die Fläche des Plangebiets bereits stark anthropogen überformt ist.

Der Eingriff wird innerhalb des Plangebietes in Teilen kompensiert, indem der Bebauungsplan textliche Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen vorsieht. Dies umfasst unter anderem auch die Festsetzung zur Begrünung von mindestens 15 % der gesamten Dachflächen von Hauptanlagen pro Kerngebiet. Die Dachbegrünung fördert das Wasserrückhaltevermögen der Dachflächen. Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Vorhabenträgerin zudem, eine Versickerung oder Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück in Höhe von 42 % anzustreben. Weiteres Niederschlagswasser soll entweder auf den benachbarten Grundstücken versickert oder als Brauchwasser genutzt werden. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine Konzeption zum Umgang mit Niederschlagswasser zu beauftragen.

Durch den Bau von Bürobauten, die sich in ihrer Höhe und Gestaltung von der umgebenden Bebauung sowie der Parkfläche abheben, ist ein Eingriff in das Landschaftsbild und in das Klima zu erwarten. Die beabsichtigte Bauweise der Gebäude ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Bürobauten überwiegend aus Glaselementen bestehen werden. Bürogebäude mit großen Glasfronten benötigen Klimaanlage, um die Büros stärker herunter zu kühlen. Der Gebrauch von Klimaanlage erzeugt Wärme, die Einfluss auf den Klimawandel hat. Gemäß städtebaulichem Vertrag ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, einen Realisierungswettbewerb für den Hochbau durchzuführen. Im Rahmen des Wettbewerbs sind die teilnehmenden Büros angehalten, Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen und in den Entwürfen umzusetzen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen wird die Vorhabenträgerin bei der Umsetzung des Wettbewerbs beratend unterstützen.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet reichen nicht aus, um den Eingriff in den Naturhaushalt und Landschaftsbild auszugleichen. Unter Zustimmung der zuständigen Fachbehörden sollen weitere planexterne Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain, im Bereich der Bunkerberge umgesetzt werden. Die Bunkerberge weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen sollen zur Parknutzung und Naturentwicklung der Bunkerberge beitragen. Die Sicherung der planexternen Ausgleichsmaßnahmen ist im städtebaulichen Vertrag erfolgt.

Aufgrund der ehemaligen gewerblichen Nutzung ist im Süden des Plangebiets eine lokale Bodenverunreinigung von 250 m² vorhanden, die jedoch im Zuge der Baumaßnahmen ausgehoben und fachgerecht entsorgt wird. Aus gutachterlicher Sicht besteht kein weiterer Handlungsbedarf. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Vorhabenträgerin zu eben diesen Maßnahmen. Sollten darüber hinaus Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, sie nach Maßgabe eines abgestimmten gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrags zu sanieren.

Das Plangebiet selbst ist nicht durch Verkehrslärm von der Straße belastet, da sich Straßen mit größerem Verkehrsaufkommen außerhalb des Plangebiets befinden und nur geringfügig zum Gesamtverkehrslärmpegel beitragen. Zudem sind die vorhandenen Nutzungen im Umfeld des geplanten Neubaus der Trebbiner Straße wie ein Gewerbegebiet einzustufen, weshalb höhere Immissionsgrenzwerte anzusetzen sind. Aus gutachterlicher Sicht besteht daher kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen durch den planermöglichten Straßenneubau, da die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten deutlich unterschritten werden.

Allerdings wird das Plangebiet durch Schienenlärm, verursacht durch die in Hochlage verlaufende U-Bahn sowie die westlich an das Plangebiet anschließende Fernbahn, stark belastet und stellt somit die Hauptlärmquelle dar. Gewerbelärm wird durch die nördlich angrenzende Event-Location STATION Berlin verursacht, hier vorwiegend durch Liefer- und Ladeverkehr und wiederkehrenden Veranstaltungsbetrieb. Der Betrieb der STATION Berlin führt zu geringfügigen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte im Norden des Plangebiets, aber sind aus gutachterlicher Sicht durch den hohen Verkehrslärm, der die Veranstaltungsgeräusche überlagert, zu vernachlässigen. Eine mögliche Entwicklung der STATION Berlin wird durch das Vorhaben nicht eingeschränkt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen unterliegen grundsätzlich der Fachplanung in Verantwortung der Schienenverkehrsträger und sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Die Deutsche Bahn AG ist verpflichtet, beim Bau der S-Bahnstrecke erforderliche Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Im Bebauungsplan wird zum Umgang mit dem Schienenlärm eine textliche Festsetzung vorgesehen, die zur Reduktion von Sekundärluftschallimmissionen (Erschütterungen) beiträgt. Bauliche Anlagen müssen demnach schwingungstechnisch vom S-Bahntunnel abgekoppelt errichtet werden. Weitere Maßnahmen zum baulichen Schallschutz gegen Außenlärm sind im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren zu erbringen (Außenbauteile). Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen werden die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet, weiterführende Regelungen im Bebauungsplan in Form von textlichen Festsetzungen sind nicht notwendig.

G. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Keine

H. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Der Senat von Berlin

- Stadt II A 19 -

Tel.: 9173-4477

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Beschlussfassung -

den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab (Urbane Mitte Süd) vom 03.03.2025 für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6

im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt dem vom Senat am 1. Juli 2025 beschlossenen Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab (Urbane Mitte Süd) vom 03.03.2025 für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5, 6 zu.

A. Begründung

Siehe Anlage „Begründung zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab“

B. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. I Nr. 394).

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) vom 07. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Dezember 2024 (GVBl. S. 614) geändert worden ist.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786).

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung - PlanZV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04. Mai 2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.

C. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

Aus der Planung resultieren keine finanziellen Auswirkungen auf Privathaushalte und Wirtschaftsunternehmen.

D. Gesamtkosten

Die Kosten für die Entwicklung des Vorhabens „Urbane Mitte Süd“ trägt die Eigentümerin Urbane Mitte Besitz S.À.R.L. Dazu wurde 2016 zwischen dem Land Berlin, vertreten durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Eigentümerin ein Kostenübernahmevertrag abgeschlossen.

Weitere Kosten, die aus der Planung resultieren, sind nicht erkennbar.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg

Keine

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Aus der Planung resultieren keine finanziellen Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung.

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab umfasst eine Fläche von ca. 7.940 m². Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans ergeben sich die folgenden Flächengrößen (überschlägig ermittelt und gerundet):

Plangebiet	Fläche in m ²	Anteil
Kerngebiete	5.780 m ²	73 %
Private Straßenverkehrsflächen	2.160 m ²	27 %
Geltungsbereich	7.940 m²	100 %

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch den Bau des Vorhabens „Urbane Mitte Süd“ kommt es, wie bereits dargestellt, zu einem Eingriff in die Schutzgüter Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild. Durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme von ca. 5.594 m² steht u.a. weniger Fläche für die Wasserversickerung zur Verfügung. Hingegen kommt es zu keinem erheblichen Verlust vorhandener Vegetationsstrukturen, da die Fläche des Plangebiets bereits stark anthropogen überformt ist.

Der Eingriff wird innerhalb des Plangebietes in Teilen kompensiert, indem der Bebauungsplan textliche Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen vorsieht. Dies umfasst unter anderem auch die Festsetzung zur Begrünung von mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet. Die Dachbegrünung fördert das Wasserrückhaltevermögen der Dachflächen. Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Vorhabenträgerin zudem, eine Versickerung oder Verdunstung des anfallenden Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück in Höhe von 42 % anzustreben. Weiteres Niederschlagswasser soll entweder auf den benachbarten Grundstücken versickert oder als Brauchwasser genutzt

werden. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine Konzeption zum Umgang mit Niederschlagswasser zu beauftragen.

Durch den Bau von Bürobauten, die sich in ihrer Höhe und Gestaltung von der umgebenden Bebauung sowie der Parkfläche abheben, ist ein Eingriff in das Landschaftsbild und in das Klima zu erwarten. Die beabsichtigte Bauweise der Gebäude ist derzeit noch nicht abschließend geklärt. Es ist jedoch zu erwarten, dass die Bürobauten überwiegend aus Glaselementen bestehen wird. Bürogebäude mit großen Glasfronten benötigen Klimaanlage, um die Büros stärker herunter zu kühlen. Der Gebrauch von Klimaanlage erzeugt Wärme, die Einfluss auf den Klimawandel hat. Gemäß städtebaulichem Vertrag ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, einen Realisierungswettbewerb für den Hochbau durchzuführen. Im Rahmen des Wettbewerbs sind die teilnehmenden Büros angehalten, Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen und in den Entwürfen umzusetzen. In diesem Zusammenhang ist eine Zertifizierung der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen in Platin, mindestens jedoch Gold für Neubauten zu erreichen. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen wird die Vorhabenträgerin bei der Umsetzung des Wettbewerbs beratend unterstützen.

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet reichen nicht aus, um den Eingriff in den Naturhaushalt und Landschaftsbild auszugleichen. Unter Zustimmung der zuständigen Fachbehörden sollen weitere planexterne Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain, im Bereich der Bunkerberge umgesetzt werden. Die Bunkerberge weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Eine Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen sollen zur Parknutzung und Naturentwicklung der Bunkerberge beitragen. Die Sicherung der planexternen Ausgleichsmaßnahmen ist im städtebaulichen Vertrag erfolgt.

Berlin, den 1. Juli 2025

Der Senat von Berlin

Kai W e g n e r

.....
Regierender Bürgermeister

Christian G a e b l e r

.....
Senator für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

Anlagen zur Vorlage an das Abgeordnetenhaus:

- I. Begründung zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab gemäß § 9 Abs. 8 BauGB
- II. Abzeichnung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab
- III. Auswertungstabelle Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB **VI-140ca**
- IV. Auswertungstabelle erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB **VI-140cab**
- V. Auswertungstabelle erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB
- VI. Auswertungstabelle von der Auslegung benachrichtigter Behörden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- VII. Auswertungstabelle von der Wiederholung der Auslegung benachrichtigter Behörden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- VIII. Auswertungstabelle Öffentlichkeitsbeteiligung inkl. Wiederholung und Clusterung der Stellungnahmen Teil A gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- IX. Auswertungstabelle Öffentlichkeitsbeteiligung Teil B gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- X. Auswertungstabelle Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung Teil B gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
- XI. Auswertungstabelle erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

Abteilung II – Städtebau und Projekte

Referat II A

Begründung zum

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen
Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark),
Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa,
Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6

im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

zur Beschlussfassung gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

A	BEGRÜNDUNG	5
I.	PLANUNGSGEGENSTAND UND ENTWICKLUNG DER PLANUNGSÜBERLEGUNGEN	5
	Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung	5
1.	Beschreibung des Plangebietes	6
1.1	Stadträumliche Einbindung / Gebietsentwicklung	6
1.2	Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	7
1.3	Städtebauliche Situation und Bestand	7
1.4	Geltendes Planungsrecht	8
1.6	Verkehrerschließung	11
1.7	Technische Infrastruktur	13
1.8	Denkmalschutz	13
2.	Planerische Ausgangssituation	16
2.1	Ziele und Grundsätze der Raumordnung	16
2.2	Flächennutzungsplan Berlin (FNP)	18
2.3	Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne	19
2.4	Stadtentwicklungsplanungen	20
2.5	Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen	26
2.6	Bereichsentwicklungsplanung	40
2.7	Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen	41
2.8	Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne	42
2.9	Fachplanung / Planfeststellung	44
3.	Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorge- schichte)	46
3.1	Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck und Bebauungsplan VI-140	46
3.2	Städtebaulicher Rahmenvertrag	46
3.3	Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140	50
3.4	Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)	50
3.5	Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“	52
II.	UMWELTBERICHT NACH ANLAGE 1 ZU § 2 ABS. 4, § 2A UND	53
1.	Einleitung	53
1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	53
1.2	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festge- legten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Be- deutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden	54
2.	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	68
2.1	Untersuchungsrahmen	68
2.2	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umwelt- zustands (Basisszenario)	70
2.3	Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung	78
2.4	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen	80
2.5	Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB	95
2.6	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten mit An- gabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl	110
3.	Zusätzliche Angaben	111
3.1	Technische Verfahren bei der Umweltprüfung	111
3.2	Referenzliste der Quellen	112
3.3	Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erhebli- chen Auswirkungen durch Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt (Monitoring)	113
4.	Allgemein verständliche Zusammenfassung	113
III.	PLANINHALT UND ABWÄGUNG	115
1.	Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)	115
1.1	Städtebauliches und Nutzungskonzept	115
1.2	Verkehrskonzept	117
1.3	Grün- und Freiflächenkonzept	121
1.4	Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung	121
1.5	Flächenbilanz	123
2.	Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan	124
3.	Begründung der Festsetzungen	128
3.1	Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	128
3.2	Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)	142
3.3	Bauweise (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	163
3.4	Überbaubare Grundstücksfläche (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)	163

3.5	Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)	169
3.6	Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	196
3.7	Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)	197
3.8	Verkehrsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)	202
3.9	Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)	207
3.10	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Beschränkung luftverunreinigender Stoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	210
3.11	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)	211
3.12	Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)	213
3.13	Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)	216
3.14	Nachrichtliche Übernahmen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB)	217
3.15	Hinweise	222
3.16	Planergänzende Vereinbarungen	223
4.	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB)	237
4.1	Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)	237
4.2	Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – Schallschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)	238
4.3	Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)	251
4.4	Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)	252
4.5	Belange von Sport, Freizeit und Erholung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)	253
4.6	Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)	257
4.7	Belange der Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)	257
4.8	Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)	259
4.9	Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)	264
4.10	Belange der Wirtschaft sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)	269
4.11	Belange des Verkehrs – Grundzüge der verkehrlichen Erschließung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)	269
4.12	Belange des Verkehrs – Modal Split, Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeitsuntersuchung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)	270
4.13	Belange des Verkehrs – öffentlicher Personennahverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)	275
4.14	Belange des Verkehrs – Bahnverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)	277
4.15	Belange des Verkehrs – ziviler Flugbetrieb/ Luftrecht (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)	280
4.16	Belange des Luftverkehrs und der Verteidigung – zivile und militärische Navigations- und Radarsysteme (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 und 10 BauGB)	280
4.17	Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)	287
4.18	Ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen (§ 1 Abs. 6 Nr. 14 BauGB)	287
IV.	AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	289
1.	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten	289
2.	Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung	289
V.	VERFAHREN	290
1.	Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB	290
	Stellungnahme SenStadtUm (alte Bezeichnung) vom 26.05.2015	290
2.	Anfrage nach den Zielen der Raumordnung	291
3.	Aufstellungs-/ Fortführungsbeschluss	291
	Änderung des BauGB durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 / Überleitungsvorschrift	291
4.	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	292
4.1	Inhalte der Stellungnahmen - Teil A	292
4.2	Inhalte der Stellungnahmen - Teil B	311
4.3	Ergebnis der Auswertung - Teil A	313
4.4	Ergebnis der Auswertung - Teil B	315
5.	Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß	317
5.1	Inhalte der Stellungnahmen	317
5.2	Ergebnis der Auswertung	323
6.	Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)	326
6.1	Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte)	326
6.2	Inhalte der Stellungnahmen	328
6.3	Ergebnis der Auswertung	333
6.4	Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“	343
7.	Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	344
7.1	Inhalte der Stellungnahmen	344

7.2	Ergebnis der Auswertung	353
7.3	Änderung und Ergänzung des Entwurfs zum Bebauungsplan	367
8.	Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	368
8.1	Inhalte der Stellungnahmen	368
8.2	Ergebnis der Auswertung.....	371
8.3	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans	376
9.	Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß	377
9.1	Auslegung	377
9.2	Wiederholte Auslegung	377
9.3	Beteiligung – Übersicht	378
10.	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß.....	379
10.1	Inhalte der Stellungnahmen	380
10.2	Ergebnis der Auswertung.....	414
11.	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen	530
11.1	Inhalte der Stellungnahmen	530
11.2	Ergebnis der Auswertung.....	537
11.3	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans	567
12.	Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß	568
12.1	Inhalte der Stellungnahmen	568
12.2	Ergebnis der Auswertung.....	580
13.	Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung gemäß	618
13.1	Inhalte der Stellungnahmen	618
13.2	Ergebnis der Auswertung.....	619
14.	Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung gemäß.....	621
14.1	Inhalte der Stellungnahmen	621
14.2	Ergebnis der Auswertung.....	623
15.	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren	627
15.1	Begründung der Änderungen	627
15.2	Erneute Einholung von Stellungnahmen.....	629
16.	Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	630
16.1	Inhalte der Stellungnahmen	630
16.2	Ergebnis der Auswertung.....	631
16.3	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans	633
17.	Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß	634
17.1	Inhalt der Stellungnahme	634
17.2	Ergebnis der Auswertung.....	634
17.3	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans	634
18.	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren	635
18.1	Begründung der Änderung	635
18.2	Erneute Einholung von Stellungnahmen.....	636
19.	Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB	637
19.1	Inhalt der Stellungnahme	637
19.2	Ergebnis der Auswertung.....	637
19.3	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans	637
20.	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren	637
20.1	Begründung der Änderung	637
20.2	Erneute Einholung von Stellungnahmen.....	638
21.	Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß	638
21.1	Inhalt der Stellungnahmen	638
21.2	Ergebnis der Auswertung.....	638
21.3	Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans	638
VI.	TEXTLICHE FESTSETZUNGEN.....	639
VII.	NACHRICHTLICHE ÜBERNAHMEN UND HINWEISE	642
B	RECHTSGRUNDLAGEN.....	643
ANLAGEN		644

A Begründung

I. Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) war die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es außerdem, dass in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen.

Dabei sollen die übergeordneten Erfordernisse der Stadtentwicklung gesichert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Der Erhalt der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Parkeingänge, insbesondere nach Süden in den Ostpark
- Die Berücksichtigung und Sicherung der für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungsplätze und Rettungsplatzzufahrten
- Die Sicherung der Erschließung des Plangebietes

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Regelungen des von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, Baufeld 'Urbane Mitte', vom September 2005 berücksichtigt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 formulierten Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

1.1.2 Deutsches Technikmuseum Berlin

Auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs wurde 1982 das heutige Deutsche Technikmuseum Berlin als Museum für Verkehr und Technik einschließlich Museumspark gegründet. Ebenso Teil des Deutschen Technikmuseums sind vormalige Infrastrukturbauten der Bahn, zwei über 300 m lange Lagerschuppen, die kreisförmigen Lokschuppen, ein Stellwerk und ein Wasserturm.

1.1.3 Park am Gleisdreieck

Das Plangebiet verdankt seine bevorzugte Lage auch der naturräumlichen Einfassung durch das umgebende Parkareal. Der „Park am Gleisdreieck“ wurde zwischen 2011 und 2014 fertiggestellt. Er ist heute eine rund 31,5 ha große öffentliche Grünanlage und wird vielseitig für Sport, Freizeit und Erholung genutzt. Eine der wesentlichen Qualitäten des Parks ist die erlebbare räumliche Weite, die sich auf drei Parkteile erstreckt: der Westpark (9 ha), der Ostpark (17 ha) sowie der so genannte Flaschenhalspark im Süden (5,5 ha) im Ortsteil Schöneberg.

1.1.4 Weiteres Umfeld

Im näheren Umfeld des Plangebiets überwogen bislang Gewerbe- und Verwaltungsbauten. Westlich -zwischen Parkanlage und Flottwellstraße / Dennewitzstraße- wurden Wohngebäude und Hotels errichtet.

1.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg und umfasst das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6.

Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 7.940 m², liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 6 und umfasst folgende Flurstücke:

Flur 6:

- 3412
- 3498
- 3501
- 3504

Alle Flurstücke, mit Ausnahme des Flurstücks 3504 (Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße), befinden sich in privatem Eigentum. Das Flurstück 3504 befindet sich im Sondereigentum des Landes Berlin und wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement verwaltet.

1.3 Städtebauliche Situation und Bestand

Das Gelände steigt von Norden nach Süden von ca. 35 m ü. NHN am Übergang zur öffentlichen Trebbiner Straße über ca. 36 m ü. NHN südlich der STATION Berlin bis auf ca. 37 m ü. NHN am südlichen Rand des Plangebiets an und befindet sich im Bereich des Warschau-Berliner Urstromtals.

Das Plangebiet selbst stellt sich als weitgehend freigeräumte Gewerbebrache dar.

Städtebaulich wird der Standort durch die Nähe zu dem im Norden gelegenen denkmalgeschützten U-Bahnhof „Gleisdreieck“ mit den U-Bahn-Viadukten der U1/U3 und U2 sowie dem nördlich anschließenden denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie dem Freigelände des Deutschen Technikmuseums im Osten geprägt.

Von Bedeutung ist auch das historische Stellwerk „Plw“ (Postbahnhof Luckenwalder Straße), das im Südwesten an das Plangebiet angrenzt. Das Gebäude wurde saniert. Im Erdgeschoss befindet sich ein Café, im Obergeschoss das Büro des Parkmanagements von GrünBerlin. Es liegt in einer gestalteten Platzfläche, die Nutzungsmöglichkeiten für Skater, Basketballspieler und weitere Sportarten bietet. Inhaltlich gehört dieser Bereich zum Park am Gleisdreieck, eigentumsrechtlich befindet sich der nördliche Teil im Privateigentum der Projektträgerin, der südliche im Eigentum des Landes Berlin. Die beiden Teilflächen sind unterschiedlichen Bebauungsplänen mit unterschiedlichen Planungszielen zugeordnet. Ein kleiner Gebäudeteil des Stellwerks liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), die nördliche Platzfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die südliche Platzfläche im Bebauungsplan VI-140a (Park am Gleisdreieck).

1.4 Geltendes Planungsrecht

1.4.1 Zulässigkeit von Vorhaben

2008 wurde ein Großteil der Bahnflächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf den freigestellten Flächen richtet sich nach § 30, § 34 oder § 35 BauGB.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gelände des Gleisdreiecks. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Für das Baufeld 'Urbane Mitte' wird die Art der Nutzung als Gewerbegebiet (GE) mit einer zulässigen GRZ von 0,5 (Versiegelung bis max. 0,75) und einer GFZ von 1,5 sowie eine zulässige Firsthöhe bis 25 m als zulässig erachtet.

Die Einstufung gemäß § 34 BauGB wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. Diese Einteilung wird entsprechend auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ übernommen.

In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird in § 2 „Abgrenzung des Gebiets nach §§ 30, 34 und 35 BauGB“ diese planungsrechtliche Einteilung übernommen. Gemäß § 2 gehen die Vertragsparteien übereinstimmend davon aus, dass die Flächen im Gebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wie in Abbildung 2 dargestellt dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB, dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB und dem Baunutzungsplan gemäß § 30 BauGB zuzuordnen sind. Ziffer 7.4 in Verbindung mit Anlage 9 des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck vom 27. September 2005 wird insoweit ersetzt.

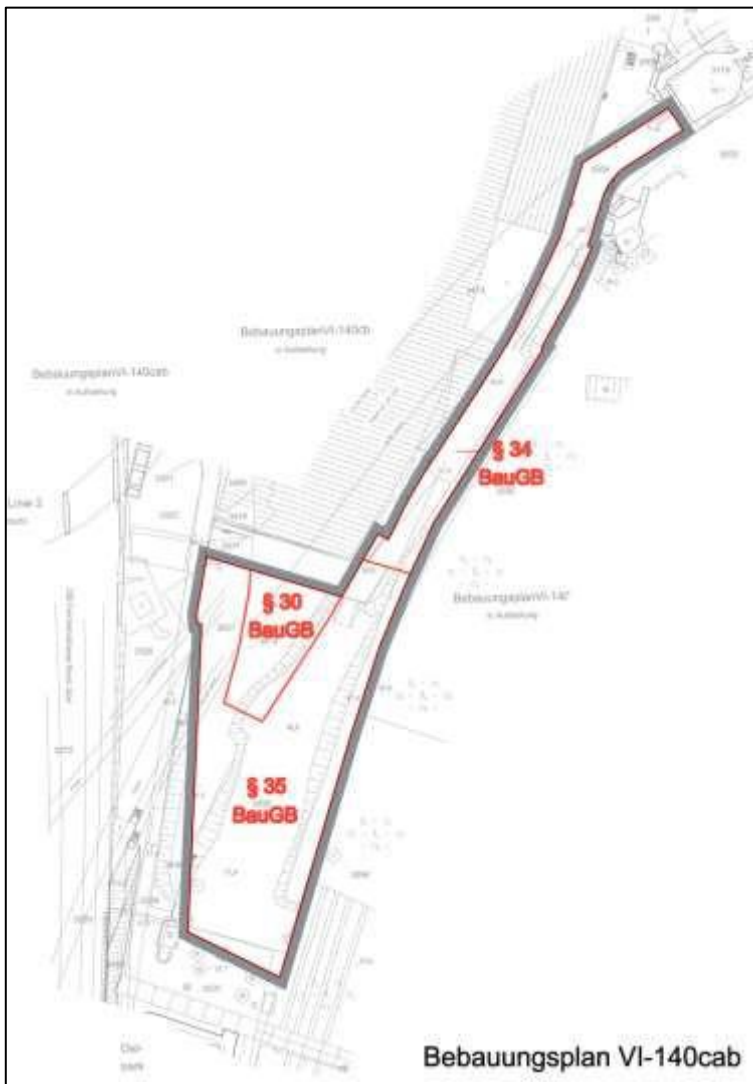


Abbildung 2: Geltendes Planungsrecht: Zulässigkeit von Vorhaben

1.5 § 30 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans

Der Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (BO 58) als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB weist den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegend als Bahnfläche aus. Diese Ausweisung ist nicht übergeleitet und von daher heute nicht rechtsverbindlich. Das Flurstück 3412 südlich der STATION Berlin ist als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3, festgesetzt. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind gemäß § 7 Nr. 10 BO 58 zulässig:

- a) Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine erheblichen Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können;
- b) Gebäude für Verwaltung, Geschäfts- und Bürohäuser;
- c) Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal.

Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosshöhe von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,3 und einer Baumassenzahl von 6,0. In der Baustufe V/3 ist eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Baumassenzahl von 7,2 zulässig, wenn nur Gebäude errichtet werden, die

Wohnungen nicht enthalten; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal bleiben außer Betracht. In besonderen Fällen kann unter den gleichen Voraussetzungen eine bauliche Nutzung bis zur Baumassenzahl von 8,0 zugelassen werden.

Bebauungstiefe: keine. Es gilt die geschlossene Bauweise.

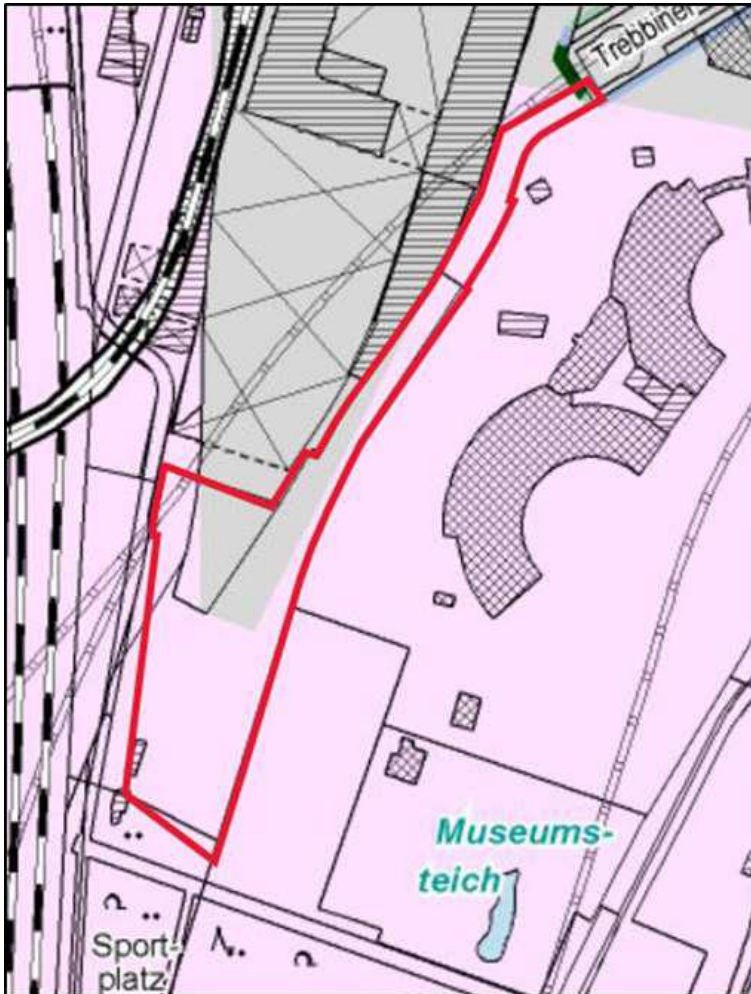


Abbildung 3: Ausschnitt Baunutzungsplan

Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.

1.5.1 § 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile

Die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße im Plangebiet von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8) liegt im unbeplanten Innenbereich und ist gemäß § 34 BauGB zu beurteilen.

1.5.2 § 35 BauGB: Bauen im Außenbereich

Der südliche Teilbereich ist überwiegend als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil, öffnet sich der Park und das Stellwerk vermag keinen Bebauungszusammenhang mit der STATION Berlin zu begründen.

1.6 Verkehrerschließung

1.6.1 Motorisierter Individualverkehr

Das Plangebiet ist zurzeit nicht an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Der Anschluss soll über eine Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße erfolgen. Im Plangebiet selbst gibt es keine öffentlichen oder privaten Straßen, lediglich Rettungswege für die Feuerwehr.

1.6.2 ÖPNV

1.6.2.1 U-Bahn

U1/U3- und U2-Bahnstrecken mit Kreuzungsbahnhof "Gleisdreieck"

Nördlich des Plangebiets liegt der U-Bahnhof "Gleisdreieck", in dem sich die Linien der U1 Uhlandstraße - Warschauer Straße und der U3 Krumme Lanke - Warschauer Straße sowie der U2 Ruhleben - Pankow kreuzen. Diese U-Bahnstrecken verlaufen auf Viadukten in Hochlage.

1.6.2.2 S-Bahn

S1/S2/S25-Tunnel und geplanter Bahnhof "Trebbiner Straße"

Unterirdisch verläuft der S-Bahntunnel für die Linien S1, S2 und S25 durch das Plangebiet. Die S-Bahn hat hier bisher keinen Bahnhof.

Im Flächennutzungsplan Berlin ist nördlich des Plangebietes in dieser bestehenden Strecke ein geplanter S-Bahnhof "Trebbiner Straße" in der öffentlichen Trebbiner Straße dargestellt. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat mitgeteilt, dass eine zeitliche Einordnung der Realisierung dieser Planung derzeit aufgrund vordringlicherer Projekte nicht möglich ist.

Geplante S 21-Bahnstrecke mit Bahnhof "Gleisdreieck"

Seitens des Berliner Senats ist die Realisierung einer zweiten durchgängigen Nord-Süd-Strecke der Berliner S-Bahn im inneren Stadtgebiet geplant (Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030). Die neue S-Bahnstrecke S 21 soll vom Nordring über den Hauptbahnhof und den Potsdamer Platz zur Yorckstraße führen. Damit werden die nördlichen und südlichen S-Bahn-Linien sowie die Ringbahn an den Hauptbahnhof angeschlossen und ein neuer S-Bahn-Knoten entsteht. Es ist vorgesehen, das Projekt in drei Bauabschnitten durchzuführen.

Der erste Bauabschnitt, eine rund 3,9 km lange Strecke, verbindet den Nordring der S-Bahn über zwei Äste, aus Westen vom Westhafen und aus Osten vom Gesundbrunnen, mit dem Berliner Hauptbahnhof. Dieser Bauabschnitt befindet sich derzeit im Bau. Die Fertigstellung des Abschnitts erfolgt voraussichtlich 2026.

Im zweiten Bauabschnitt soll die rund 1,2 km lange Strecke als Tunnel vom Hauptbahnhof in südlicher Richtung bis zur Anbindung an die bestehende Nord-Süd-S-Bahn mit Anschluss an den S-Bahnhof Potsdamer Platz weitergeführt werden.

Für den rund 2,1 km langen dritten Bauabschnitt ist die Weiterführung der Strecke vom Potsdamer Platz in südlicher Richtung über das Gleisdreieck zu den Stationen „Yorckstraße“ und

„Yorckstraße (Großgörschenstraße)“ geplant. In diesem Bauabschnitt soll die S 21 als Hochbahn durch das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) und über das Gleisdreieck-Gelände geführt werden. Der entsprechende Trassenkorridor ist über gewidmete Bahnflächen gesichert. Am U-Bahnhof „Gleisdreieck“ ist unter dem Bahnsteig der U1 und parallel zum Bahnsteig der U2 parkseitig der Bau eines Bahnhofs für die S-Bahnstrecke S 21 geplant. Ein Umsteigen zwischen der S-Bahn und den U-Bahnlinien U1, U2 und U3

soll dann möglich sein. Die Planung befindet sich derzeit in der Vorplanung. Eine Inbetriebnahme ist frühestens ab 2037 vorgesehen.

S- und U-Bahnhof "Yorckstraße"

Im Süden des Plangebiets liegt der S- und U-Bahnhof "Yorckstraße", der ebenfalls fußläufig zu erreichen ist.

1.6.3 Radfernweg Berlin-Leipzig

Westlich des Plangebiets verläuft ein Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig. Im Bereich der 'Urbanen Mitte' handelt es sich um einen kombinierten Rad-/ Fußweg mit einer Breite von 4 bis 6 m, der überwiegend parallel zur Trasse der Fernbahn in Nord-Süd-Richtung geführt wird. Der Weg ist nicht nur Radfernweg, er stellt auch die einzige Fuß- und Radwegeverbindung zwischen West- und Ostpark dar. Der Weg wurde 2013 mit Fördermitteln gebaut.

1.6.4 Feuerwehrumfahrung STATION Berlin

Für die STATION Berlin liegt im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine Baulast für Rettungswege (Fluchtwege, Feuerwehzufahrt).

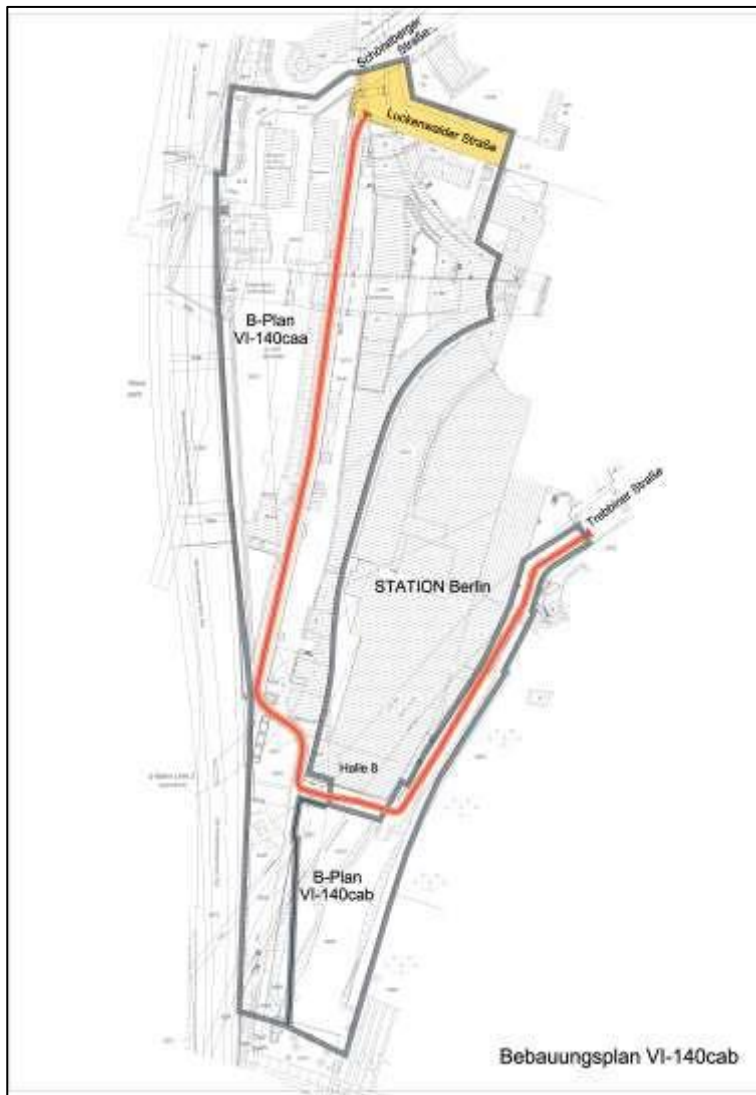


Abbildung 4: Feuerwehzufahrt STATION Berlin

Es handelt sich um Teile einer Feuerwehrumfahrung, die im Bestand von der Schöneberger / Luckenwalder Straße über die Rettungsplatzzufahrt der Deutschen Bahn zum südlichen Hallenteil (Halle 8) führt, vor Halle 8 auf dem Grundstück der STATION Berlin verläuft und von dort wieder auf dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' über den Weg in Verlängerung der Trebbiner Straße zur öffentlichen Trebbiner Straße geführt wird. Auf den Flächen der 'Urbanen Mitte' sind entsprechende Dienstbarkeiten für die STATION Berlin eingetragen.

1.7 Technische Infrastruktur

Im Plangebiet liegen für den bisherigen Nutzungszweck erforderliche Anlagen der technischen Infrastruktur.

Die erforderliche technische Erschließung des Plangebiets für die geplante bauliche Entwicklung kann grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der öffentlichen Trebbiner Straße erfolgen. Dazu müssen entsprechende Abstimmungen mit den Leitungsträgern geführt werden.

1.8 Denkmalschutz

In Berlin werden Denkmäler in folgende Kategorien eingeteilt: Denkmalbereich (Ensemble), Denkmalbereich (Gesamtanlage), Gartendenkmal, Baudenkmal und Bodendenkmal.

Im Allgemeinen unterscheidet sich der Denkmalbereich (Gesamtanlage) vom Denkmalbereich (Ensemble) durch eine gewisse Homogenität der baulichen Anlagen. Der Denkmalbereich (Ensemble) weist hingegen eine gewisse Heterogenität der baulichen Anlagen auf.

Alle Bestandteile eines Denkmalbereiches, sowohl Ensemble als auch Gesamtanlage, sind zunächst wie Baudenkmale zu behandeln. Das heißt, dass alle Ensemblebestandteile vom Denkmalschutzgesetz umfasst und geschützt sind und Veränderungen in diesen Bereichen der denkmalschutzrechtlichen Genehmigungspflicht unterliegen¹.

Im Plangebiet selbst befinden sich keine Denkmäler, aber in der nächsten Umgebung befinden sich mehrere Denkmalbereiche (Gesamtanlage) und Baudenkmale:

1.8.1 Hoch- und Untergrundbahn

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09040456

Die im Nordwesten vom Plangebiet verlaufenden Teile der U-Bahnstrecken für die U1 und U2 stehen als Bestandteil einer Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Bei dem Denkmalbereich (Gesamtanlage) handelt es sich um die Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke (heute Teil der U-Bahnstrecken für die U1 und U2) zwischen U-Bahnhof „Warschauer Straße“ und U-Bahnhof „Ruhleben“ in bestimmten Bauabschnitten. Ein Bauabschnitt ist die Hochbahn zwischen den Stationen „Warschauer Straße“ und „Nollendorfplatz“, mit Abzweig bis „Mendelssohn-Bartholdy-Park“, einschließlich Brückenbauten und Einfahrtrampe, 1896-1902 von Siemens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger).

1.8.2 U-Bahnhof „Gleisdreieck“ und Umformerwerk

U-Bahnhof: Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031096

Umformerwerk: Teil-Nr.: 09031096,T,001

Ebenso im Nordwesten vom Plangebiet (Luckenwalder Straße 6a) befindet sich der U-Bahnhof „Gleisdreieck“ (Viadukt mit Hochbahnhof), der gemeinsam mit dem Umformerwerk in der Luckenwalder Straße 6a als Denkmalbereich (Gesamtanlage) unter Denkmalschutz steht.

¹ Rundschreiben Landesdenkmalamt Berlin vom 17.11.2016: „Denkmalbereich (Ensemble, Gesamtanlage)“

Der Bahnhof wurde 1912-1913 von der Hochbahngesellschaft erbaut und 1925-26 zum Kreuzungsbahnhof umgebaut. Der Architekt war Sepp Kaiser. (s.a. Gesamtanlage Hoch- und Untergrundbahn, Stammstrecke)

Zum Bahnhof gehört als Teilobjekt auch das Umformerwerk. Es wurde ebenfalls 1925-26 errichtet. Der Architekt war - wie beim U-Bahnhof - Sepp Kaiser.

Der Bahnhof wurde 2009-2011 umfassend saniert.

1.8.3 Postbahnhof / Paketpostamt

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031194

Der im Norden an das Plangebiet angrenzende ehemalige Postbahnhof in der Luckenwalder Straße 4-6 steht als Baudenkmal unter Denkmalschutz. Das Paketamt wurde 1908-1913 errichtet. Der Architekt war Hermann Struve.

1.8.4 Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09097788

Östlich grenzt an das Plangebiet das Gelände des Deutschen Technikmuseums an, mit Adresse Trebbiner Straße 8-9. Auf dem Gelände befinden sich das ehemalige Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs, Lokschuppen, Beamtenhaus und Werkstattgebäude. Die Gebäude stehen als Denkmalbereich (Gesamtanlage) unter Denkmalschutz. Sie wurden 1873-79 erbaut. Der Architekt war Faulhaber. Zu der Gesamtanlage gehören außerdem ein Wasserturm (erbaut 1895-1905) und ein Stellwerk (erbaut 1908/1912).

1.8.5 Kühlhaus

Objekt-Nummer in der Berliner Denkmalschutzliste: 09031193

In der Luckenwalder Straße 3 steht das "Kühlhaus" als Baudenkmal unter Denkmalschutz. Es handelt sich um das ehemalige Kühlhaus II der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen, das 1900-01 erbaut wurde. Die Architekten sind Otto Stiehl und Theodor Kampffmeyer.

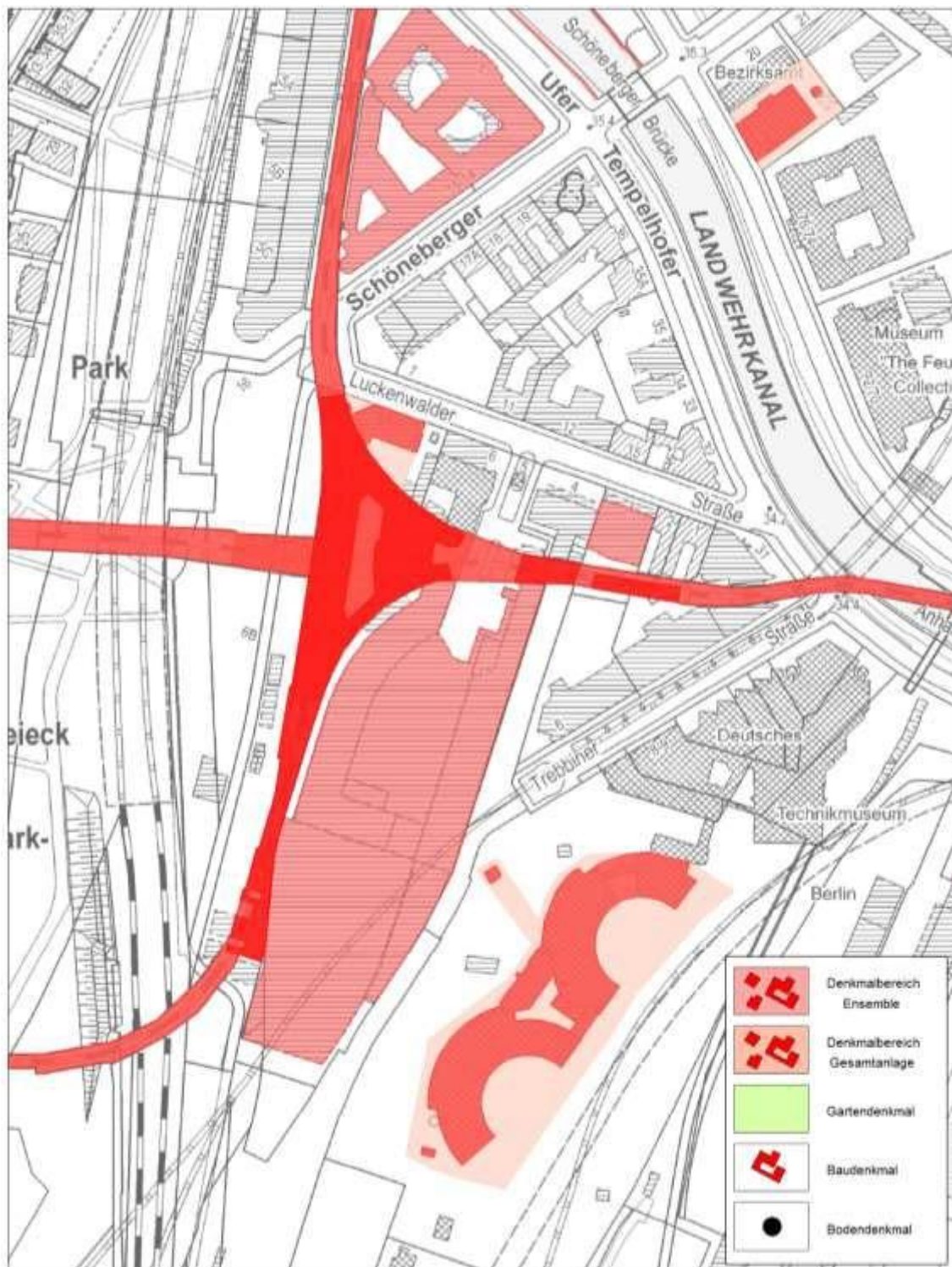


Abbildung 5: Ausschnitt Denkmalkarte Berlin, Stand: 28.05.2022

2. Planerische Ausgangssituation

2.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

2.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)

Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) legt die Grundsätze der Raumordnung fest und bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg. Das LEPro 2007 vom 15. Dezember 2007 (Berlin) bzw. vom 18. Dezember 2007 (Brandenburg) ist am 1. Februar 2008 in Kraft getreten. Daneben bleibt aus dem LEPro in der Fassung vom 1. November 2003 § 19 Abs. 11 in Kraft (§ 19 Abs. 11 LEPro 2003).

Das LEPro 2007 ist Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere sind in § 5 LEPro 2007 die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung festgelegt. Diese sind:

- Die Siedlungsentwicklung soll auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden.
- Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben.
- Bei der Siedlungsentwicklung sollen verkehrssparende Siedlungsstrukturen angestrebt werden. In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsinfrastruktur orientieren.
- Der innerstädtische Einzelhandel soll gestärkt und eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfes (Grundversorgung) gesichert werden. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen den zentralen Orten entsprechend der jeweiligen Funktionszuweisung zugeordnet werden.

Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Plangebiet, die insbesondere nach Realisierung der S-Bahnstrecke S 21 sehr gut durch schienengebundenen Personennahverkehr erschlossen ist, wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen. Auch der innerstädtische Einzelhandel soll am Standort gestärkt und die Grundversorgung gesichert werden, allerdings in einem beschränkten Umfang unter Berücksichtigung der umliegenden Zentren.

In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Berücksichtigung des angrenzenden Parks am Gleisdreieck, der geplanten fließenden Übergänge und Funktionsergänzungen entsprochen.

2.1.2 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin Brandenburg (LEP HR)

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin Brandenburg (LEP HR) konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion (Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019, GVBl. Nr. 16 vom 29.06.2019, S. 294, in Kraft getreten am 01.07.2019).

2.1.3 Ziele und Grundsätze

Folgende Ziele der Raumordnung sind zu beachten und folgende Grundsätze sind zu berücksichtigen:

Ziel 2.13 Integrationsgebot

Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sind innerhalb Zentraler Orte einzuordnen. Großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten sind nur in zentralen Versorgungsbereichen zulässig (Integrationsgebot).

Dieses Integrationsgebot wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unter Abwägung weiterer Rahmenbedingungen berücksichtigt. Zum einen ist der Standort 'Urbane Mitte' im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vom Berliner Senat als Kerngebiet vorgesehen worden und ein wesentlicher Bestandteil eines Kerngebiets sind Einzelhandelsbetriebe. Andererseits ist die 'Urbane Mitte' gemäß Flächennutzungsplan Berlin und Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 kein städtisches Zentrum. Vor diesem Hintergrund soll die zulässige Einzelhandelsfläche beschränkt werden:

- für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m² Verkaufsfläche (VF),
- für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m² Verkaufsfläche.

Großflächiger Einzelhandel wird in den Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgeschlossen, soll allerdings in den Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Mit der Beschränkung auf 5.000 m² VF erhalten die Kerngebiete der 'Urbanen Mitte' zusammen betrachtet die Qualität eines Nahversorgungszentrums. Mit dem Ausschluss großflächiger Einzelhandelseinrichtungen im Plangebiet wird dem Ziel 2.13 des LEP HR entsprochen.

Ziel 3.4 Metropole (Zentralörtliche Gliederung)

Gemäß LEP HR sind in der Metropole Berlin die höchstwertigen metropolitenen Funktionen zu sichern und zu qualifizieren. Die Metropole Berlin hat zentralörtliche Bedeutung. Im europäischen Maßstab ist sie als Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur-, Bildungs-, Sport-, Handels-, Messe- und politisches Zentrum zu stärken.

In den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (in Verbindung mit den im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) vorgesehenen Kerngebieten können Standorte für metropolitenen Funktionen angeboten werden. Die Planung entspricht damit dem Ziel 3.4 des LEP HR.

Grundsatz 5.1 Innenentwicklung und Funktionsmischung

Gemäß LEP HR soll die Siedlungsentwicklung unter Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete sowie unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur auf die Innenentwicklung konzentriert werden. Dabei sollen die Anforderungen, die sich durch die klimabedingte Erwärmung insbesondere der Innenstädte ergeben, berücksichtigt werden. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung sollen einander räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt werden.

Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (in Verbindung mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)), die insbesondere nach Realisierung der S-Bahnstrecke S 21 sehr gut durch schienengebundenen Personennahverkehr erschlossen sein wird, sowie einer auf das gesamte Gleisdreieckareal bezogenen ausgewogenen Nutzungsmischung wird dem Grundsatz 5.1 des LEP HR entsprochen.

Ziel 5.6 Absatz 1 Siedlungsentwicklung

Gemäß LEP HR ist in Berlin der Gestaltungsraum Siedlung der Schwerpunkt für die Siedlungsentwicklung.

Gemäß der Hauptkarte des LEP HR liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Gestaltungsraum Siedlung. Die geplante städtebauliche Entwicklung am Gleisdreieck entspricht damit dem Ziel 5.6 aus dem LEP HR.

Grundsatz 5.10 Nachnutzung von Konversionsflächen

Gemäß LEP HR sollen militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Konversionsflächen im räumlichen Zusammenhang zu vorhandenen Siedlungsgebieten sollen bedarfsgerecht für Siedlungszwecke entwickelt werden.

Mit der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorgesehenen Nachnutzung einer innerstädtischen Brache (ehemaliger Güterbahnhof) zur Siedlungsentwicklung wird dem Grundsatz 5.10 des LEP HR entsprochen.

2.1.4 Flächennutzungsplan in seiner Funktion als Raumordnungsplan

Der Flächennutzungsplan hat durch den Status Berlins als Stadtstaat gleichzeitig die Funktion eines Raumordnungsplans und enthält regionalplanerische Festlegungen. Nach der textlichen Darstellung Nr. 1 des Flächennutzungsplans Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5, S. 123), sind die Festlegungen zu städtischen Zentren, Autobahnen und übergeordneten Hauptverkehrsstraßen sowie zu Bahnflächen und Häfen als Ziele der Raumordnung zu beachten.

Der Bebauungsplan berührt die regionalplanerische Festlegung Z 1.3 "Bahnflächen". Sie ist als Ziel der Raumordnung gemäß § 4 Abs. 3 ROG zu beachten. Inhaltlich sind damit die Erhaltung und der Ausbau der Netzstruktur sowie der Bahnflächen verbunden.

2.1.5 Übereinstimmung mit den Zielen der Raumordnung

Im Rahmen ihrer Zuständigkeit für die Raumordnung hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung am 08. Juni 2018 zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mitgeteilt, dass durch die Planung kein Widerspruch zu Zielen der Raumordnung erkennbar ist.

2.2 Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5, S. 123), stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. Gemäß den Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) vom 20. Juli 2021 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes ist der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Der geplante Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße liegt überwiegend in einer Gemeinbedarfsfläche "Kultur". Am Rand des Plangebiets wird in geringem Umfang eine unterirdische Bahntrasse dargestellt, die in der gemischten Baufläche verläuft. Das Plangebiet liegt außerhalb der im Flächennutzungsplan Berlin mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.

Für die ÖPNV-Erschließung ist relevant, dass neben dem bestehenden U-Bahnhof „Gleisdreieck“ zum einen der geplante S 21-Bahnhof „Gleisdreieck“ in der neu zu errichtenden S-Bahnstrecke und zum anderen der geplante S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ in der bestehenden S-Bahnstrecke Bestandteil des Flächennutzungsplans Berlin sind, wobei

der S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ außerhalb des Plangebiets in der öffentlichen Trebbiner Straße verortet ist.



Abbildung 6: Ausschnitt Flächennutzungsplan Berlin

2.3 Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne

2.3.1 Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (Amtsblatt für Berlin Nr. 24, Seite 1314) ist ein strategisches, gesamtstädtisches Instrument der Planung, um integrative Umweltvorsorge zu betreiben.

Im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) stellt das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm eine vor allem auf qualitative Ziele und Anforderungen bezogene Ergänzung und bildet die Grundlage der künftigen Stadtentwicklung. Es beinhaltet Vorgaben, Ziele und Anforderungen, die bei allen weitreichenden räumlichen Planungen und Abwägungsverfahren einzubeziehen sind und ist behördenverbindlich.

Das LaPro besteht aus den vier thematischen Programmplänen:

- Naturhaushalt und Umweltschutz
- Biotop- und Artenschutz
- Landschaftsbild
- Erholung und Freiraumnutzung

sowie der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption.

Mit Senatsbeschluss vom 30. Mai 2021 wurde ein Verfahren zur Änderung des Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm eingeleitet. Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) verfolgt dabei das Ziel, das LaPro zu aktualisieren, um Entwicklungsziele und Maßnahmen für Natur und Landschaft an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen.

Die relevanten Aussagen des Landschaftsprogramms werden im Umweltbericht im Kapitel A II 1.2.8 „Landschaftsprogramm (LaPro)“ dargestellt.

2.3.2 Landschaftspläne

Die relevanten Aussagen zu Landschaftsplänen werden im Umweltbericht im Kapitel A II 1.2.9 „Landschaftsplan (Entwurf)“ dargestellt.

2.4 Stadtentwicklungsplanungen

Rechtlich sind Stadtentwicklungspläne Konzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB. Stadtentwicklungspläne sind Grundlagen für alle weiteren Planungen (AGBauGB § 4 Abs. 1).

In Berlin sind folgende Stadtentwicklungspläne zu berücksichtigen:

- StEP Wohnen 2040
- StEP Wirtschaft 2040
- StEP Zentren 2030
- StEP Mobilität und Verkehr Berlin 2030
- StEP Klima 2.0

2.4.1 StEP Wohnen 2040

Berlin wächst und steht vor der Herausforderung, der steigenden Wohnungsnachfrage durch zusätzliche Wohnungsangebote zu begegnen und die Mieten sozialverträglich zu halten. Seit dem Beschluss des StEP Wohnen 2030 im Jahr 2019 hat sich das Wachstum weiter beschleunigt. Der StEP Wohnen 2040 vom 3. September 2024 berücksichtigt die Dynamik der Entwicklung und benennt Schwerpunkträume für den Wohnungsneubau in der Stadt.

Für den Zeithorizont des StEP Wohnen bis 2040 braucht Berlin bis 2040 222.000 neue Wohnungen und darüber hinaus eine Flächenvorsorge für weitere 50.000 Wohnungen. Der StEP Wohnen 2040 weist Potenzialflächen für rund 249.000 Wohnungen bis 2040 nach, welche auf den Bauflächendarstellungen des Flächennutzungsplans basieren. Die Flächenkulisse setzt sich aus vier Komponenten zusammen: den großen Wohnungsbaupotenzialen mit gesamtstädtischer Bedeutung (ab 200 Wohnungen), den mittelgroßen Wohnungsbaupotenzialen (50 bis 199 Wohnungen), den kleinteiligen Wohnungsbaupotenzialen (weniger als 50 Wohnungen) und den gut 17.000 Wohnungen, die bereits 2022 und damit innerhalb des Planungszeitraums des StEP Wohnen realisiert wurden.

Für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht der StEP Wohnen 2040 keine Potenzialflächen für den Wohnungsneubau vor. Im Bebauungsplan VI-140cab ist insbesondere aus Lärmgründen auch keine Wohnnutzung vorgesehen.

2.4.2 StEP Wirtschaft 2040

Der StEP Wirtschaft 2040 vom 3. September 2024 baut auf dem StEP Industrie und Gewerbe aus dem Jahr 2011 auf und schreibt diesen fort. Die Rahmenbedingungen haben sich in den dazwischenliegenden Jahren grundlegend gewandelt. Insbesondere gibt es vor dem Hintergrund des städtischen Wachstums zunehmende Konkurrenzen zwischen unterschiedlichen Nutzungen (z.B. Wohnen vs. Gewerbe, Einzelhandel vs. Gewerbe). Hinzu kommen neue technologische Entwicklungen, die mit der Digitalisierung von Produktion verbunden sind. Um stadtentwicklungsplanerisch den Anforderungen der wachsenden Berliner Wirtschaft in ihrer diversifizierten Struktur Rechnung zu tragen, ist daher eine Flächensicherung für unterschiedlichste Formen von Produktion in der Stadt erforderlich.

Als Instrument einer integrierten Stadtentwicklungsplanung berücksichtigt der StEP Wirtschaft

2040 die Wechselwirkungen mit dem FNP und anderen sektoralen Entwicklungsplänen. Er wurde deshalb mit dem FNP abgeglichen. Der StEP Wohnen wurde parallel aktualisiert, der StEP Zentren wird noch in dieser Legislaturperiode fortgeschrieben. Der StEP Wirtschaft 2040 enthält als Instrument der strategischen Planung weiterhin neben allgemeinen Leitlinien konzeptionelle Bausteine, die raumbezogen sind: das räumliche Leitbild Wirtschaft 2040, zwei Konzeptpläne und das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB).

	Karte	Aussage zum Plangebiet
Plan 1	Gesamtstädtische Einordnung	Stadtraum mit guter SPNV-Anbindung
Plan 2	Räumliches Leitbild	Gemischte Baufläche (M1 / M2) in Innenstadt und am S-Bahnring (FNP)
Plan 3	Konzeptplan Planungsziele	Gemischte Baufläche (M1 / M2) in Innenstadt und am S-Bahnring (FNP)
Plan 4	Konzeptplan Handlungsansätze	Innenstadt

Tabelle 1: StEP Wirtschaft 2040 - Planaussagen zum Bebauungsplan VI-140cab

Das Plangebiet ist im Flächennutzungsplan Berlin bereits als gemischte Baufläche dargestellt. In den Plänen K2, K3 und K6 ist diese Darstellung aufgenommen. Gemäß Plan K4 liegt das Plangebiet außerhalb der Gebietskulisse für den produktionsgeprägten Bereich. Für das Plangebiet ist auch kein Wissenschaftsstandort vorgesehen (Plan K5). Relevant ist der Plan K1 Räumliches Leitbild, der das Plangebiet als Bestandteil des „Eignungsraums Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“ darstellt.

Zum Büroflächenmarkt wird im StEP Wirtschaft 2040 folgendes ausgeführt (Seite 91):

„[...] Trotz der Unsicherheiten wird für die kommenden Jahre eine positive Entwicklung der Bürobeschäftigtenzahlen prognostiziert. Dabei erreicht Berlin im Vergleich der sieben größten deutschen Städte das größte Wachstum, getragen durch einen stetigen Zuzug von Unternehmen.

Für die künftige Büroflächenentwicklung sind diese strategischen Ziele relevant:

- Die wirtschaftliche Entwicklung (vor allem auch der Digitalwirtschaft) soll durch eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung gefördert werden, die das Ziel einer gemischten und kompakten Stadt berücksichtigt.
- Für zentrale Lagen mit sehr guter Anbindung und Urbanität ist die Mischung verschiedener Nutzungen wichtig. Ebenso entscheidend ist es, nicht nur neu zu bauen, sondern auch mit dem Bestand sorgsam umzugehen. Zudem stellt der Klimawandel neue Anforderungen an Grün- und Erholungsflächen.
- Büroflächenpotenziale erfordern eine gute ÖPNV-Anbindung und urbane Strukturen. Die Büronutzung soll deshalb auch durch Hochhäuser (nach dem Hochhausleitbild) an Standorten konzentriert werden, die sich durch ihre Verkehrsanbindung dafür eignen.
- Büroflächen mit stärkerem Publikumsverkehr sollen auch in die städtischen Zentren gelenkt werden, damit die durch sie erzeugte Frequenz dem dortigen Angebotsmix zugutekommt und damit die Funktionsfähigkeit der städtischen Zentren gestärkt wird.

Diese Zielsetzungen werden mit der Ausweisung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nachgekommen. Hier soll schwerpunktmäßig ein Bürostandort entwickelt werden, der in den unteren beiden Geschossen eine urbane Nutzungsmischung (aus Lärmgründen ohne Wohnnutzung) bieten wird. Eine gute ÖPNV-Anbindung ist gegeben und wird noch ausgebaut.

Die Planung entspricht damit den Zielen und Planungen des StEP Wirtschaft 2040.

2.4.3 StEP Zentren 2030

Der StEP Zentren 2030 vom 12. März 2019 ist das gesamtstädtische Einzelhandelskonzept Berlins. In ihm werden die Ziele zur Berliner Zentren- und Einzelhandelsentwicklung definiert. Zudem legt der StEP – im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) – die Berliner Zentrenkulisse fest, also das gesamtstädtische System hierarchisch gegliederter Ortsteilzentren, Stadtteilzentren, Hauptzentren und Zentrumsbereichskerne. Außerdem enthält er stadtplanerische Steuerungsgrundsätze zur Ansiedlung und Erweiterung von Einzelhandelsvorhaben. Ziel des StEP Zentren ist es, die gewachsenen Zentren Berlins zu sichern und zu stärken.

Die Umsetzung des StEP Zentren 2030 erfolgt in erster Linie im Rahmen bezirklicher Planverfahren und durch die Fortschreibung der bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepte.

Der StEP Zentren ist Bestandteil der integrierten Stadtentwicklungsplanung Berlins, zu der u.a. auch der StEP Wohnen 2040 und der StEP Wirtschaft 2040 zählen.

2.4.4 Zentrenkonzept

Dem Plan Zentrenhierarchie ist zu entnehmen, dass das Plangebiet außerhalb der Zentren liegt. Damit sind die Möglichkeiten zur Ausweisung von Einzelhandelsflächen im Plangebiet begrenzt. Als Nahversorgungszentrum ist eine Verkaufsflächenausstattung bis 5.000 m² möglich.

Die zum Plangebiet räumlich am nächsten gelegenen Zentren sind:

- Ortsteilzentrum Potsdamer Straße
- Zentrumsbereich mit den Kernen Potsdamer-/ Leipziger Platz, Friedrichstraße und Alexanderplatz

Bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzepte

Die Berliner Bezirke konkretisieren in bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepten die Zielsetzungen und Empfehlungen des Stadtentwicklungsplans Zentren 2030. Für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg liegt ein bezirkliches Zentren- und Einzelhandelskonzept 2017 vor.

2.4.5 Fachmarktkonzept

Großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht zentrenrelevantem Hauptsortiment werden zum einen auf die städtischen Zentren, zum anderen auf ausgewiesene Fachmarktagglomerationen und -standorte (Komplementärstandorte) gelenkt. Der StEP Zentren 2030 benennt Fachmarktagglomerationen und Kriterien für Fachmarktstandorte, die sich für eine Ansiedlung eignen.

Dem Plan „Fachmarktagglomerationen und Fachmarktstandorte“ ist zu entnehmen, dass das Plangebiet außerhalb der verorteten Standorte liegt.

Unter Berücksichtigung dieser Planungsinhalte soll die zulässige Verkaufsfläche im Plangebiet beschränkt werden:

- für den Gesamtstandort 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m² Verkaufsfläche,
- für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m² Verkaufsfläche.

Großflächiger Einzelhandel wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgeschlossen, soll allerdings im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Damit erhält die 'Urbane Mitte' die Qualität eines Nahversorgungszentrums und berücksichtigt so die Vorgaben aus dem StEP Zentren.

2.4.6 StEP Mobilität und Verkehr Berlin 2030

Der vom Berliner Senat am 2. März 2021 beschlossene StEP Mobilität und Verkehr (MoVe) stellt die zweite Fortschreibung des StEP Verkehr dar und bildet den strategischen, verkehrspolitischen Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030.

Die Aufgabe des StEP MoVe ist, die Grundsätze der Verkehrsentwicklungsplanung an die Erfordernisse der wachsenden Stadt, an den fortschreitenden Wandel im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, an geänderte Rahmenbedingungen sowie an die Möglichkeiten technologischer Entwicklungen und ihrer gesellschaftlichen und verkehrlichen Effekte anzupassen.

Das Leitbild des StEP MoVe baut zwar auf dem Leitbild des vorangegangenen StEP Verkehr auf, setzt aber verstärkt auf den Vorrang des Umweltverbundes und berücksichtigt die Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt. Das übergeordnete Ziel ist, Berlin zu einem Vorreiter für eine lebenswerte Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität zu entwickeln. Der StEP MoVe verfolgt dabei insbesondere folgende Ziele:

- Verkehrswende: Die Verkehrswende in der wachsenden Stadt vorantreiben.
- Klimaschutz: Die Emissionen im Verkehrssektor schnellstmöglich zu minimieren.
- Gesundheitsschutz: Die Gesundheit der Berliner*innen zu schützen und die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.
- Sicherheit: Die Sicherheit aller Berliner*innen im Straßenverkehr mit hoher Priorität signifikant zu verbessern.

Der StEP MoVe beinhaltet einen umfassenden Zielekatalog als Basis für das Handlungskonzept. Insbesondere folgende Ziele werden im Plangebiet berücksichtigt:

	Ziele (Qualitätsziele)		Handlungsziele	Berücksichtigung des Ziels in der ‚Urbanen Mitte Süd‘
1	Erhalt und Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur	1.2	Verbesserung der Erreichbarkeit städtischer Teilräume und Stadtteile untereinander und mit den innerstädtischen Hauptzentren insbesondere durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds	Der zukünftige U- und S-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird zu einem bedeutenden Knotenpunkt des schienengebundenen ÖPNV ausgebaut.
2	Gewährleistung einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung in der wachsenden Stadt	2.1	Prioritäre Entwicklung von Standorten für die wachsende Stadt an bestehenden Verkehrsanbindungen des SPNV	Die ‚Urbane Mitte Süd‘ entsteht an diesem wichtigen SPNV-Knotenpunkt.
		2.2	Schaffung beziehungsweise Aus- und Neugestaltung attraktiver Anbindungen für neue oder nachverdichtete Siedlungsflächen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds	Die ‚Urbane Mitte Süd‘ als Innenentwicklungsfläche erhält eine attraktive Anbindung für alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

4	Erhöhung der stadträumlichen Verträglichkeit des Verkehrs	4.1	Verbesserung der städtebaulichen Integration von Verkehrs- anlagen, zum Beispiel von Hauptverkehrsstraßen und Straßenbahnstrecken, sowie umfeldgerechte Gestaltung von Verkehrsbauwerken (unter anderem Haltestellen, Stationen, Brücken, etc.)	Die Bahntrasse sowie der U- und S-Bahnhof „Gleisdreieck“ werden städtebaulich in die ‚Urbane Mitte‘ integriert. (Hinweis: Das ist Bestandteil des Gesamtprojekts ‚Urbane Mitte‘)
8	Schaffung eines stadtvträglich en Verkehrs für sich verändernde Mobilitätsbedürfnisse	8.1 und 8.2	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds am Modal Split	Das Verkehrskonzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ beinhaltet einen Schwerpunkt auf dem Umweltverbund. Das Quartier ist überwiegend autofrei geplant. Oberirdisch sind (fast) ausschließlich Radfahrende und zu Fuß Gehende zulässig.
		8.3	Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Modal Split	Der attraktive ÖPNV-Anschluss soll zu einer erhöhten ÖPNV-Nutzung anregen.
		8.4	Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Modal Split	Das Radverkehrsnetz wird ergänzt.
		8.5	Erhalt des Anteils des Fußverkehrs	Das Fußverkehrsnetz wird ergänzt und das Quartier fußgängerfreundlich gestaltet.
		8.6	Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung	Das Quartier ist überwiegend autofrei geplant.

Tabelle 2: Ziele des StEP MoVe, die im Plangebiet berücksichtigt werden

Die Darstellung des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte Süd‘ erfolgt in Kapitel A III 1.2 „Verkehrskonzept“. Dort wird die Berücksichtigung der Ziele weiter unterlegt. Die weitere Konkretisierung der StEP MoVe erfolgt über verschiedene Programme und fokussierte Strategien, wie z.B. den Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan oder das integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept.

2.4.7 StEP Klima 2.0

Am 20. Dezember 2022 wurde der StEP Klima 2.0 vom Berliner Senat beschlossen. Er schreibt als strategisches räumliches Konzept den StEP Klima (2011) und die Handreichung StEP Klima KONKRET (2016) fachlich fort. Der StEP Klima 2.0 widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Ansätzen zum Umgang mit dem Klimawandel. Er ist die konzeptionelle raumbezogene Basis für die gesamte Stadt, um das Ziel der Klimaneutralität Berlins bis 2045 zu erreichen. Er beschreibt über vier

Handlungsansätze die räumlichen Prioritäten zur Klimaanpassung: für Bestand und Neubau, für Grün- und Freiflächen, für Synergien zwischen Stadtentwicklung und Wasser sowie mit Blick auf Starkregen und Hochwasserschutz. Darüber hin- aus umfasst er erstmals eine räumliche Kulisse, in der bauliche Entwicklung einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz leisten kann.

Der StEP Klima 2.0 zeigt, wo Berlin klimaschützend wachsen kann, wo die Herausforderungen im Neubau und Bestand liegen und wie diese im Klimawandel gestaltet werden können. Er stellt dar, wo und wie die Stadt durch blau-grüne Maßnahmen zu kühlen ist, wo Entlastungs- und Potenzialräume liegen, in denen sich durch Stadtentwicklungsprojekte Synergien für den Wasserhaushalt erschließen lassen.

Eine Darstellung der Ziele des StEP Klima, des StEP Klima KONKRET und des StEP Klima 2.0 im Abgleich mit den geplanten Festsetzungen im Plangebiet erfolgt im Umweltbericht unter dem Kapitel A II 1.2.10 „Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET“.

2.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

2.5.1 Planwerk Innere Stadt 2010

Das Planwerk Innere Stadt 2010 wurde am 11. Januar 2011 durch den Senat von Berlin beschlossen. Es beruht auf dem städtebaulichen Leitbild von 1999 für eine Reurbanisierung und Revitalisierung der historischen Mitte und der City-West. Das vom Berliner Senat beschlossenen Planwerk Innenstadt sieht eine nachhaltige Stadtentwicklung vor, die mit den Schlagworten „kompakte Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“ und „sozial gemischte Stadt“ verbunden ist. Es folgt dem Leitbild der kritischen Rekonstruktion.



Abbildung 7: Ausschnitt Planwerk Innere Stadt Berlin 2010

Das Planwerk Innere Stadt schlägt für das Baufeld 'Urbane Mitte' eine Bebauung vor, die im nördlichen Bereich sehr dicht ist und nach Süden aufgelockerter in einzelne Baublöcke übergeht. Bei den dargestellten Baukörpern handelt es sich um Gebäudechiffren, die beispielhaft sind und aufgrund der Dynamik von Planungsprozessen ggf. modifiziert werden können. In einem der im Planwerk formulierten Schwerpunkträume liegt das Baufeld nicht.

2.5.2 BerlinStrategie 2030 / BerlinStrategie 3.0

Mit der BerlinStrategie 2030 setzt der Senat den Rahmen für die Entwicklung der Stadt bis 2030. Die acht Teil-Strategien decken alle Bereiche des Zusammenlebens, der Wirtschaft, der Kultur, der Stadtentwicklung, der Mobilität, der Wissenschaft, der Bildung und des Sozialen ab. Die BerlinStrategie gibt dabei Visionen für die Zukunft der Stadt vor. Gleichzeitig zeigt sie aber auch im Konkreten auf, wie sich die Strategie auf Berlin auswirkt.

Die 2014 erstellte BerlinStrategie 2030 wurde zuletzt 2016 aktualisiert. Berlin entwickelt sich seitdem in vielen Lebensbereichen immer schneller. Um die Entwicklung der Stadt und die damit verbundenen Veränderungen aktiv zu gestalten, hat das Land Berlin die BerlinStrategie erneut überarbeitet. Die Überarbeitung mündete im Senatsbeschluss zur „BerlinStrategie 3.0“ am 13. April 2021.

BerlinStrategie 3.0

Die BerlinStrategie 3.0 besteht aus drei zentralen Teilen:

- Die Qualitäten Berlins greifen besondere Stärken der Stadt auf. Die Qualitäten dienen als Alleinstellungsmerkmale, die Berlin klar profilieren sollen. Im Rahmen der Fortschreibung wurden die Qualitäten um „Berlin – internationale Metropole im Herzen Europas“ erweitert.
- In insgesamt acht Einzelstrategien werden im Rahmen der BerlinStrategie Perspektiven für die grundlegenden Themen und künftigen Herausforderungen der Entwicklung Berlins aufgezeigt und mit Zielen und Handlungsfeldern konkretisiert.
- Die Schwerpunkträume für Wohnen, Wissenschaft, Wirtschaft/ Arbeit und Hauptstadtentwicklung bilden die Raumkulisse, um die Zukunftschancen Berlins abzubilden. Die Aktualisierung der Schwerpunkträume erfolgte durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

Raum Strategie!

In der Raum Strategie vom November 2019 werden die neun Schwerpunkträume der BerlinStrategie 3.0 dargestellt. Das Gleisdreieck – und damit das Projekt ‚Urbane Mitte‘ - ist Bestandteil des Schwerpunktraums „Cityband zwischen Ost und West | Impulsgeber mit internationaler Ausstrahlung“. Er wird folgendermaßen beschrieben:

„Der Schwerpunktraum legt sich wie ein Band im Süden um die City West und City Ost und erstreckt sich im Westen vom TU-Campus über das Gleisdreieck, den Mehringplatz bis hin zum Alexanderplatz und die Wohngebiete nördlich und südlich der Karl-Marx-Allee. Heute sind zahlreiche kleine und große Projekte in Planung oder im Bau, von Leuchttürmen in den Bereichen Bildung und Kultur, preiswertem Wohnen bis hin zu innenstadtaffinem Gewerbe und Kunstproduktion sowie vielfältigen Dienstleistungsstandorten. Im Jahr 2035 ist ein Vorzeigeraum entstanden, in welchem Berlin beweist, wie mutige Impulse aus der Zivilgesellschaft mit konsequenter Begleitung durch die öffentliche Hand genutzt wurden.“

Damit spiegelt sich die Bedeutung der angestrebten Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ auch in der Einbeziehung in einen Schwerpunktraum der Stadtentwicklung wider. Auch dieser Standort soll einen Beitrag für eine nachhaltige, sozial gerechte Entwicklung der Stadt leisten. Die-

ses Ziel wird in der Planung der ‚Urbanen Mitte‘ berücksichtigt. Die Begleitung durch die öffentliche Hand erfolgt im Rahmen der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

2.5.3 Hochhausleitbild für Berlin (2020)

Das Hochhausleitbild für Berlin (Senatsbeschluss vom 25. Februar 2020) soll einen Interessenausgleich zwischen der Notwendigkeit der Innenverdichtung angesichts steigender Flächennachfrage und sinkenden Angebots, den Investitionsabsichten des Immobilienmarkts und den Wünschen und Bedürfnissen der Stadtgesellschaft leisten. Ziel ist es, Hochhäuser als Bestandteile einer integrierten Stadtentwicklung zu verankern, die mit hoher städtebaulicher Qualität und innovativen Nutzungskonzepten Mehrwerte für das Umfeld und die Allgemeinheit generieren.

Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.

Im Hochhausleitbild wird zwischen der bauordnungsrechtlichen Hochhausdefinition und dem „Berliner Hochhaus“ unterschieden. Die Bauordnung für Berlin definiert ein Hochhaus als Gebäude mit einer Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, von im Mittel mehr als 22 m über der Geländeoberfläche. Das „Berliner Hochhaus“ wird als Gebäude mit einer Höhe ab 35 m definiert (untergeordnete technische Dachaufbauten sind nicht einzurechnen) und stellt den Regelfall für die Anwendung des Hochhausleitbilds dar. Bei Gebäuden unterhalb der bauordnungsrechtlichen „Hochhausgrenze“ wird das Hochhausleitbild nicht angewendet. Bei einer Gebäudehöhe zwischen der bauordnungsrechtlichen Hochhausgrenze und dem Regelfall des „Berliner Hochhauses“ ist eine Einzelfallbetrachtung unter Berücksichtigung der gebietsprägenden Bestandshöhen vorzunehmen.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu, wahrscheinlich wird auch die bauordnungsrechtliche Hochhausdefinition nicht zutreffen. Auf Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplan zur Gebäudeoberkante und nicht zur Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses ist die Zuordnung nicht eindeutig möglich. Unter Berücksichtigung der Gebäudeoberkante von 25 m für Turm 7 ist eine Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses von über 22 m jedoch sehr unwahrscheinlich. Das wird untermauert durch die Darstellung im städtebaulichen Konzept, in dem für Turm 7 eine Fußbodenoberkante des höchst- gelegenen Geschosses von 20,20 m über Gelände angegeben ist. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist.

Anwendung des Hochhausleitbilds

Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist jedoch nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Bei Hochhausvorhaben, für die das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen wurde, ist die Anwendung im Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden.

Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ wird seit 2014 entwickelt. Das Hochhausleitbild wurde 2020 beschlossen und war in der bis dahin 6-jährigen Projektentwicklungsphase kein Abwägungsbelang. Im Rahmen der Projektentwicklung wurden aber bereits viele Aspekte berücksichtigt, die heute Gegenstand des Hochhausleitbilds sind.

Im Rahmen der Projektentwicklung fand zunächst unter Beteiligung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Werkstattverfahren mit jeweils drei Expert*innendialogen und drei Beteiligungen der Bürger*innen statt. Hier wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen für die Aufgabenstellung eines Wettbewerbs erarbeitet. 2015 wurde dann unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb mit 22 Büros durchgeführt. Auch die Senatsbaudirektorin war als Sachpreisrichterin in den Wettbewerb eingebunden. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Ortner & Ortner Baukunst bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und die daraus hervorgegangenen Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB war vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 weitestgehend fertiggestellt.

Die dargestellten Schritte der Projektentwicklung sowie der sehr weit fortgeschrittene Verfahrensstand zur Aufstellung des Bebauungsplans sprechen gegen eine Anwendung des Hochhausleitbilds für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Fazit

Aufgrund der dargestellten Schritte der Projektentwicklung, in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Planungsgrundsätze des Hochhausleitbilds

Unabhängig davon soll hier dargestellt werden, welche der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden.

Allgemeine Planungsgrundsätze

Qualität

Hochhausvorhaben müssen eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufweisen.

Die hohe städtebauliche Qualität des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ wird über die Durchführung eines 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs gesichert. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Ortner & Ortner Baukunst wurde parallel zum Bebauungsplanverfahren in einem städtebaulichen Konzept bzw. dem Masterplan ‚Urbane Mitte‘ weiter ausgearbeitet und bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sowie die daraus hervorgegangenen Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Der Entwurf wird zum einen im (Angebots-)Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ insbesondere über eine Baukörperfestsetzung in Kombination mit Gestaltungsfestsetzungen zu den Dächern gesichert. Zum anderen verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zu Maßnahmen zur Sicherung einer hohen architektonischen Qualität:

- Fortschreibung des Masterplans zur ‚Urbanen Mitte‘ mit Stand vom 30.08.2019 in der weiteren Planung
- Wahrung des gestalterischen Zusammenhangs für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“)
- Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zur näheren Ausgestaltung der Baukörper unter Berücksichtigung des Ergebnisses aus dem städtebaulichen Wettbewerb und dem daraus entwickelten Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ sowie der angestrebten DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold
- Erstellung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, Abstimmung mit der Grün Berlin GmbH und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie Umsetzung

Kompensation

Nachteilige Auswirkungen von Hochhausvorhaben sind zu kompensieren.

Auswirkungsanalyse

Das Hochhaus (Turm 6) wurde auf mögliche nachteilige Auswirkungen auf Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Umwelt geprüft. Wohnen ist aus Lärmgründen kein Planungsziel in der ‚Urbanen Mitte‘, es gibt auch keine Wohnnutzung im näheren Umfeld. Die ‚Urbane Mitte‘ soll als Kerngebietsstandort mit einer überwiegenden Büronutzung entwickelt werden.

Zur Ermittlung möglicher Auswirkungen wurden Gutachten zur Besonnung / Belichtung, zum Windkomfort und zum Mikroklima erstellt. Themen wie Belüftung und Sozialabstände wurden im Rahmen der Abstandsflächenbetrachtung im Bebauungsplan geprüft. Es wurden keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen festgestellt.

Kompensationsmaßnahmen

Die geringfügigen nachteiligen Auswirkungen können über folgende Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden:

- *Ausgleichsmaßnahmen zur Umfeldverbesserung:*

Das Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist Teil der Gesamtentwicklung ‚Gleisdreieck‘ mit dem zentralen Park am Gleisdreieck (fertiggestellt 2014) und den umliegenden Baufeldern. An die ‚Urbane Mitte Süd‘ grenzt südlich direkt der Ostpark an. Die Parkgestaltung ist das Ergebnis eines Wettbewerbs. Die Gestaltung ist hochwertig, es besteht kein Aufwertungsbedarf. Die Freiraumgestaltung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll ohne Barriere in den Ostpark übergehen. Im Bebauungsplan wird eine zusätzliche Erschließung des Parks für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die Trebbiner Straße (dort befindet sich das Deutsche Technikmuseum) und in Verlängerung durch die ‚Urbane Mitte Süd‘ festgesetzt.

Die verlängerte Trebbiner Straße verläuft entlang der Grenze zum Deutschen Technikmuseum. Es wurden umfangreiche Abstimmungen zur Gestaltung dieser Schnittstelle mit dem Deutschen Technikmuseum abgestimmt. Das Konzept ist Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung mit der BIM.

Mit der STATION Berlin wurde ein Konzept zur Gestaltung eines gemeinsamen Vorplatzes vor der südlichen Halle 8 abgestimmt und Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung, wodurch zugunsten der Freiraumqualität eine bauliche Trennung der beiden Grundstücke verhindert wurde.

▪ *Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:*

Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen zwischen den Kerngebieten und zum Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa grundsätzlich unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten. Es werden Festsetzungen zur Baumpflanzung und zur Dachbegrünung im Plangebiet getroffen. Im Städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass in der weiteren Planung Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag) geprüft, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt und umgesetzt werden müssen.

▪ *Minderung nachteiliger Auswirkungen von z.B. Verschattung und Windbelastung:*

Wie schon dargestellt, wurden die Auswirkungen gutachterlich untersucht, es wurden keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen festgestellt. Der Städtebau berücksichtigt bereits Kriterien wie Verschattung, Windbelastung usw.

Mehrwert

Hochhausvorhaben müssen einen Mehrwert für die Allgemeinheit erzeugen.

Mehrwerte für das Umfeld

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst nicht nur ein Hochhaus, sondern das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘, in das das Hochhaus (Turm 6) eingebettet ist. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ wiederum ist ein Teil der gesamten Quartiersentwicklung ‚Urbane Mitte‘.

Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ein überwiegend kleinteiliger Nutzungsmix vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros entstehen. Im Quartier soll auch für das Umfeld eine qualitätsvolle Grundversorgung angeboten werden.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll im Sockelbau ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können auch andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt.

Im Projektgebiet sollen ein Kultur- und Sportfond zur Förderung lokaler Projekte angeboten sowie Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen etabliert werden. Des Weiteren soll die soziale Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport gefördert werden. Diese Angebote sind Bestandteil des Städtebaulichen Vertrages. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag jedoch nicht begründet.

Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt soll eine dauerhafte Belebung und damit auch ein für die Nutzer sicheres Quartier geschaffen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote im Plangebiet von Anwohnenden, Parkbesuchenden, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzenden und auch Tourist*innen genutzt werden.

Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Einfriedungen werden im Bebauungsplan daher grundsätzlich ausgeschlossen. Es ist in der Projektplanung vorgesehen, die Freiflächen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten und auch Sportinseln anzubieten. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird für zu Fuß Gehende und Radfahrende sowohl von der Trebbiner Straße (über eine im Bebauungsplan festgesetzte Privatstraße) als auch vom Ostpark und dem am westlichen Rand

verlaufenden Radfernweg erschlossen. Das wird im Bebauungsplan gesichert.

Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung

Die ‚Urbane Mitte‘ ist Teil der Gesamtentwicklung ‚Gleisdreieck‘ mit dem zentralen Park am Gleisdreieck. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine innerstädtische Brache mit komplexen Randbedingungen nachgenutzt und der Park erhält seine letzte Randbebauung. Auf den Standort bezogen wird an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines urbanen Stadtquartiers geschaffen.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird der Zugang zum Park am Gleisdreieck / Ostpark gesichert und über die Trebbiner Straße noch ergänzt. Die geplante freie Zugänglichkeit des Quartiers und die Durchlässigkeit verbessern zusätzlich die Funktions- und Wegebeziehungen für Radfahrende und zu Fuß Gehende.

- *Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts*

In der ‚Urbanen Mitte‘ werden die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Arbeitsstätten geschaffen. Die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ - mit der geplanten baulichen Fortsetzung im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) - sollen zu einem zusammenhängenden urbanen Quartier entwickelt werden. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen. Durch die angestrebte Nutzungsstruktur sollen im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt sowie einer Stadt der kurzen Wege neue Arbeitsplätze geschaffen werden, in einer zentralen städtischen Lage, nach geplantem Ausbau sehr gut an den ÖPNV angebunden und angrenzend an eine neue hochwertige Parklandschaft. Die Planung ergänzt die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung um eine wichtige Funktion. Insgesamt wirkt sich der Bebauungsplan daher positiv auf die Angebotssituation von Arbeitsstätten aus.

- *Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen*
- *Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur*

Für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Gesamtkonzept für die publikumswirksamen unteren Geschosse entwickelt. Insbesondere das EG, aber auch das 1. OG sollen aus einem Mix aus Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahe Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Im Quartier soll eine qualitätsvolle Grundversorgung gewährleistet werden.

Mögliche Auswirkungen der Einzelhandelsansiedlung auf die benachbarten Zentren wurden gutachterlich untersucht. Die Verkaufsfläche wird im gesamten Quartier auf 5.000 m², in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf 1.000 m² beschränkt. Die Beschränkung auf 1.000 m² Verkaufsfläche wird im Städtebaulichen Vertrag sowie durch eine Baulast gesichert.

Planungsgrundsätze für den Prozess / das Verfahren

Partizipation

Die umfängliche und frühzeitige Partizipation ist wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses für Hochhausvorhaben.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die ‚Urbane Mitte‘ fand zunächst unter Beteiligung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Werkstattverfahren mit jeweils drei Expert*innendialogen und drei Beteiligungen von Bürger*innen statt. Hier wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen für die Aufgabenstellung eines Wettbewerbs erarbeitet.

Auch im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurden die Bürger*innen beteiligt:

- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligungs- und Abwägung der Stellungnahmen
- Öffentliche Präsentation des Verkehrskonzepts inkl. der grundsätzlichen Überlegungen zur Baulogistik
- Öffentliche Auslegung (§ 3 Abs. 2 BauGB) - nächster Verfahrensschritt

Wettbewerb

Für Hochhausvorhaben ist ein Wettbewerbsverfahren durchzuführen.

2015 wurde unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg für die ‚Urbane Mitte‘ ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb mit 22 Büros durchgeführt. Auch die damalige Senatsbaudirektorin war als Sachpreisrichterin in den Wettbewerb eingebunden. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf von Ortner & Ortner Baukunst bildet die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und die daraus hervorgegangenen Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Darüber hinaus verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI- 140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Wettbewerbsausschreibung und -verfahren sollen im Einvernehmen mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie dem Land Berlin erfolgen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen.

Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Ändern sich maßgebliche Rahmenbedingungen nach Abschluss des Wettbewerbs und stehen dadurch gewichtige Gründe der Realisierung entgegen, besteht die Verpflichtung, einen erneuten Wettbewerb unter Beachtung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Bedingungen durchzuführen, es sei denn, die Projektträgerin und das Land Berlin einigen sich auf eine entsprechende Anpassung des Entwurfs. In diesem Fall wird die Projektträgerin auf Verlangen Berlins die angepasste Planung im Baukollegium vorstellen, sollte diese deutlich vom Erscheinungsbild des vorherigen Wettbewerbsergebnisses abweichen.

Bebauungsplan

Für Hochhausvorhaben ist ein Bebauungsplanverfahren – vorzugsweise vorhabenbezogen – durchzuführen.

Das relevante Hochhaus (Turm 6) mit 49 m Höhe ist Bestandteil des (Angebots-) Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens

- werden die Öffentlichkeit sowie die Behörden und Träger öffentlicher Belange formal beteiligt,
- private und öffentliche Belange abgewogen,
- erfolgt eine umfassende planerische Konfliktbewältigung,
- werden die Belange der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Umwelt abgewogen,
- werden planinterne und planexterne Ausgleichsmaßnahmen festgelegt.

Ergänzend zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird ein Städtebaulicher Vertrag abgeschlossen. In dem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme u.a. folgender Leistungen:

- Frühestmöglicher Antrag auf Stellungnahme zu Informationen über Kampfmittel und Umsetzung der Empfehlungen der Ordnungsbehörde
- Bekannte Altlast: Aushebung und fachgerechte Entsorgung der verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung
Bei weiteren Boden- und Grundwasserkontaminationen: Verpflichtung zur Sanierung nach Maßgabe eines gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages
Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten: Verpflichtung zur Errichtung der Untergeschosse in sogenannten Trogbaugruben oder mit Maßnahmen gleicher Wirkung
- Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
- Niederschlagswassermanagement
- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
- Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
- Umsetzung der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
- Planung und Herstellung der verkehrlichen und technischen Erschließung im eigenen Namen und für eigene Rechnung (eine Privatstraße sowie ein Geh- und Radweg)
- Die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen
- Der Masterplan zur ‚Urbanen Mitte‘ mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von vier Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung
- Erstellung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, Abstimmung mit der Grün Berlin GmbH und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie Umsetzung
- Umsetzung der Grundsätze zur Gestaltung der Werbung im Werbekonzept
- Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten unter Berücksichtigung von Grundsätzen einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten; DGNB-Zertifikat in Platin anstreben, mindestens DGNB-Zertifikat in Gold erlangen
- Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zur näheren Ausgestaltung der Baukörper und zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses unter Berücksichtigung der angestrebten DGNB-Zertifizierung. Der gestalterische Zusammenhang für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist zu wahren. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den

Regelungen zur Niederschlagsentwässerung

- Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.
- Beschränkung der Verkaufsfläche im Plangebiet 'Urbane Mitte Süd' auf 1.000 m²; Sicherung über eine Baulast

Spezifische Planungsgrundsätze für das Hochhausvorhaben

Nachhaltigkeit

Hochhausvorhaben müssen sich durch besondere Nachhaltigkeit in Bezug auf Energieeffizienz, Ökologie und Funktionalität auszeichnen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt 'Urbane Mitte' hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverständnis zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Im Folgenden werden stichpunkthaft die relevanten Nachhaltigkeitselemente für die 'Urbane Mitte Süd' dargestellt:

Energieeffizienz

- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
 - Festsetzung einer kompakten Bauweise, die durch das günstige Verhältnis von Gebäude-Hüllfläche zu Volumen eine gute Voraussetzung für einen energieeffizienten Betrieb der Gebäude bildet
 - Festsetzung von Flachdächern, die sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet sind
- Umsetzung des Solargesetzes Berlin vom 16.07.2021, d.h. die Neubauten werden mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken

- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude.

Ökologie

- Reaktivierung einer Stadtbrache (Innenentwicklung)
- Der Bebauungsplan beinhaltet einen Umweltbericht (vgl. Kapitel A II „Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB“), in dem die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen einer Umweltprüfung berücksichtigt werden. Dazu wurden auch umfangreiche Fachgutachten erstellt.
- Der naturschutzrechtliche Eingriff wird planintern und planextern (Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain) kompensiert.
 - Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
 - Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung
 - Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. (Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung)
 - Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu folgenden Maßnahmen:
 - Umsetzung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
 - Niederschlagswassermanagement
- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
- Berücksichtigung des Versickerungsgebots in § 36a Berliner Wassergesetz:
- Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück besteht mit dem Ziel einer Versickerung in Höhe von 42 %
- Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen
- Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
- Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
- Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
- Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold; dabei wird auch die ökologische Qualität bewertet, deren definierte Kriterien eine Beurteilung der Wirkungen von Gebäuden auf die globale und die lokale Umwelt sowie auf die Ressourceninanspruchnahme und das Abfallaufkommen erlauben.
- Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des

Wettbewerbs umfasst u.a. die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,

- das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung.
- Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.

Mobilität

Das Mobilitätskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ beinhaltet u.a. folgende Elemente einer nachhaltigen Entwicklung:

- Es wurde ein Verkehrskonzept erstellt, dass sowohl die verkehrliche Tragfähigkeit, als auch die äußere Anbindung und die innere Erschließung berücksichtigt, sowie ein Fuß- und Radverkehrsgutachten.
- Die Mobilitätsschwerpunkte werden im Bereich ÖPNV (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) gesehen, kombiniert mit Radverkehr (u.a. Radfernweg) und Fußverkehr.
- Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei sein. Der Individualverkehr wird über eine Zufahrt direkt in die Tiefgarage geleitet. Das Parken ist nur unterirdisch zulässig.
- Im städtebaulichen Konzept sind umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.
- Das Ver- und Entsorgungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ sieht innovative Transportkonzepte zur Verteilung und Sammlung in den Untergeschossen vor, z.B. mit Elektro-Schleppzügen.
- Es sind Ladestationen für E-Mobilität vorgesehen. Die Zulässigkeit wird im Bebauungsplan geregelt.
- Die Grundversorgung soll im Quartier kleinteilig in den Erdgeschosszonen erfolgen (kurze Wege). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der ‚Urbanen Mitte‘ keine Wohn-, sondern insbesondere eine Büronutzung vorgesehen ist.

Multifunktionalität

Hochhäuser über 60 m sind multifunktional zu nutzen.

Das Hochhaus, Turm 6, soll eine Höhe von 49 m erhalten. Für diese Höhe fordert das Hochhausleitbild keine Multifunktionalität. Wenn es die Größenordnung eines Vorhabens ermöglicht, sind monostrukturell genutzte Hochhäuser ohne öffentlichkeitswirksame Nutzungen jedoch prinzipiell zu vermeiden. Urbanität findet vor allem in einem dem Standort angemessenen, lebendigen Mischungsverhältnis von Wohnen, Arbeiten, Kultur, Handel, sozialer Infrastruktur und Freizeitnutzungen ihre Entsprechung.

Das Hochhaus, Turm 6, ist in die Entwicklung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ eingebettet. Auf dem Standort ist durchgehend in den beiden unteren Geschossen ein kleinteiliger Nutzungsmix vorgesehen (s. Erläuterung unter „Offenes Erdgeschoss“). In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist im Sockelbau außerdem ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) vorgesehen, hier können auch andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. In den Obergeschossen sollen Büroarbeitsplätze entstehen. Die ‚Urbane Mitte‘ ist aufgrund der hohen Lärmbelastung, insbesondere aus dem Schienenverkehr (U-Bahntrassen, Fernbahntrasse und zukünftig auch S-Bahntrasse), für das Wohnen nicht geeignet. Das ist das Ergebnis einer gutachterlichen Untersuchung und wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz auch so bestätigt. Auch ohne Wohnanteil wird die geplante Nutzungsmischung den Standort ‚Urbane Mitte‘ und die Nachbarschaft beleben und einen Beitrag zur nachhaltigen lebenswerten Quartiersentwicklung leisten.

Offenes Erdgeschoss

Die Erdgeschosszone von Hochhäusern muss für die Öffentlichkeit nutzbar sein.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist in den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung (Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur) vorgesehen. Im Sockelbau soll auch ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können ebenso andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt. Die Zielgruppen sind die Berufstätigen in den Büros vor Ort, Anwohnende, Parkbesuchende, ÖPNV-Nutzende und auch Tourist*innen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

Offenes Dachgeschoss

Vorzugsweise das oberste Geschoss von Hochhäusern muss eine öffentlich zugängliche oder gemeinschaftliche Nutzung ermöglichen.

Im städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ werden „Freisitz“-Geschosse angedacht. Die Festsetzungen im Bebauungsplan ermöglichen auch Dachterrassen, die sowohl gemeinschaftlich genutzt werden als auch öffentlich zugänglich sein können. Die Umsetzung erfolgt in der konkretisierenden Planung.

2.5.4 AV Zentren und Einzelhandel 2019

Am 20. Dezember 2019 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Ausführungsvorschriften Zentren und Einzelhandel für das Land Berlin (kurz: AV Zentren und Einzelhandel) erlassen. Die Ausführungsvorschriften konkretisieren vor allem die Ziele, Grundsätze und sonstigen Vorgaben des StEP Zentren 2030.

Die Fortentwicklung der Berliner Zentren- und Einzelhandelsstruktur im Sinne des StEP Zentren 2030 erfolgt durch die verbindliche Bauleitplanung, für welche die Bezirksämter und teils auch die Hauptverwaltung zuständig sind. Um die Inhalte des StEP Zentren 2030 in den Bezirken konkret umzusetzen, stellen die "Ausführungsvorschriften Zentren und Einzelhandel für

das Land Berlin" (AV Zentren und Einzelhandel) nähere Hinweise und Vorgaben zur Verfügung. Dies soll auch einer berlinweit vergleichbaren Umsetzung des StEP Zentren 2030 dienen.

Für den Standort 'Urbane Mitte' wurde als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplans ein Nutzungskonzept für die Sockelgeschosse (vgl. Kapitel A III 3.1.1.2 „Einzelhandel“) entwickelt und abgestimmt. Darin werden die Vorgaben aus den AV Einzelhandel 2014 und damit grundsätzlich auch der AV Zentren und Einzelhandel 2019 berücksichtigt. In einem weiteren Gutachten werden die Auswirkungen auf die benachbarten Zentren analysiert und die Verträglichkeit belegt.

2.5.5 Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

Der Nahverkehrsplan Berlin vom 27. Februar 2019, vom Berliner Senat beschlossen am 26.02.2019, ist das bundesrechtlich vorgesehene und im Mobilitätsgesetz von Berlin vom 28. Juni 2018 näher ausgestaltete Instrument, mit dem das Land in seiner Funktion als Aufgabenträger festlegen kann, welche Anforderungen in der Umsetzung der politischen Ziele an den ÖPNV gestellt werden. Insoweit konkretisiert der Nahverkehrsplan für ganz Berlin Standards, Anforderungen und Maßnahmen über Umfang und Qualität der Leistungen bei den Regional- und S-Bahn-Verkehren sowie bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre.

Umgesetzt werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt.

Im Nahverkehrsplan wird u.a. im Kapitel "III.1.2 Erschließungsstandards" definiert, wann eine Berliner Siedlungsfläche als vom ÖPNV erschlossen gilt. Eine Siedlungsfläche ist erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der im Tagesverkehr mindestens ein 20-Minuten-Takt und im Nachtverkehr mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, folgende Werte (Luftlinie) nicht überschreitet:

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
Tagesverkehr - Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
Nachtverkehr - Hohe Nutzungsdichte	400 m	

Tabelle 3: Erschließungsstandards im Tages- und Nachtverkehr

Mehr als 7.000 EW je km² wird als hohe Nutzungsdichte definiert. Für die 'Urbane Mitte' wird von einer hohen Nutzungsdichte ausgegangen. Der Zielwert ist der grundsätzlich anzustrebende Wert. Für das Plangebiet wurde der Erschließungsstandard geprüft. Das Ergebnis ist in Kapitel A III 1.2 „Verkehrskonzept“ dargestellt.

2.5.6 Lärmaktionsplan

2.5.6.1 Lärmaktionsplan 2013-2018

Berlin hat auf Grund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) im Jahr 2008 einen ersten gesamtstädtischen Lärmaktionsplan aufgestellt. Dieser Plan wurde mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 vom 6. Januar 2015 fortgeschrieben. Mit dem Aktionsplan werden Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen durch Verkehrslärm im Ballungsraum Berlin vorgestellt.

Für die Abschnitte der U-Bahnstrecken für die U1/U3 und U2, die als Hochbahnviadukte ausgebaut sind, wurden bei Streckensanierungen in den letzten Jahren entsprechende bauliche Maßnahmen durchgeführt, wie die Entdröhnung von Brückenfahrbahnen durch hochelastische Lagerung der Schienen oder die Ausstattung des Schotteroberbaus mit Unterschottermatten.

Damit wurden nördlich angrenzend an das Plangebiet schon erste Lärminderungsmaßnahmen im Bereich der Hochbahnen ergriffen.

2.5.6.2 Lärmaktionsplan 2019-2023

Die nächste Fortschreibung erfolgte mit dem Lärmaktionsplan 2018-2023, der mit dem Senatsbeschluss vom 23.06.2020 in Kraft getreten ist. Der Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 enthält ein umfassendes Arbeitsprogramm für die kommenden Jahre, dessen Realisierung zum Gesundheitsschutz der Bewohner*innen und zur Attraktivität der Stadt beitragen wird. Der Lärmaktionsplan identifiziert Handlungsfelder und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren bearbeitet und umgesetzt werden. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren, ein Tempo 30 Konzept, Ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume oder auch das Verhalten im Straßenverkehr. Zugleich werden Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne fortgeführt, die sich als effektive Instrumente zur Lärminderung bewährt haben.

Der Lärmaktionsplan enthält auch Hinweise zur Verschneidung der Lärmaktionsplanung mit der Bauleitplanung. Insbesondere wird auf den relevanten Berliner Leitfaden hingewiesen. Um einen einheitlichen Umgang mit der Lärmproblematik in der verbindlichen Bauleitplanung zu schaffen, wurde in 2017 gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen der Berliner Leitfaden „Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ veröffentlicht. Der Leitfaden wurde fortgeschrieben und im September 2021 neu veröffentlicht. Der Leitfaden bildet eine Grundlage dafür, dass Lärm Aspekte sachgemäß berücksichtigt werden.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein umfassendes Schallgutachten erstellt, in dem auch die Inhalte des Berliner Lärmleitfadens berücksichtigt werden.

2.5.7 Luftreinhalteplan

Mit der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin vom 23. Juli 2019 wird der bisherige Luftreinhalteplan an aktuelle Anforderungen angepasst. Aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen der hohen Luftbelastungen enthält der Luftreinhalteplan Maßnahmen, mit deren Umsetzung eine nachhaltige Luftverbesserung in Berlin und eine schnelle Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte erreicht werden kann. Ziel ist der Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt. Zur Erreichung dieses Ziels hat die Europäische Gemeinschaft Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten² verfasst. Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch den Planfall durchgeführt (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“).

2.6 Bereichsentwicklungsplanung

In der räumlichen Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg 2005 (BEP 2005), in der von der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 10.07.2007 beschlossenen Fassung (Drucksache DS-0064-1/III), sind die Entwicklungsziele für das gesamte Gleisdreieck bereits einbezogen. Das Plangebiet des VI-140cab „Urbane

² Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 05.11.2021

Mitte Süd“ ist als Mischgebiet dargestellt. Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan entspricht damit den Zielen der Bereichsentwicklungsplanung.

2.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen

2.7.1 Einzelhandels- und Zentrenkonzept Friedrichshain-Kreuzberg, 2017

Durch das Instrument bezirklicher Zentren- und Einzelhandelskonzepte sollen die Zentren weiter gestärkt und die Nahversorgung in allen Bereichen der Stadt sichergestellt werden. In den Konzepten werden die Art und der Umfang von Einzelhandelsstandorten und damit die Zulassung von Einzelhandelsbetrieben stadtverträglich geregelt. Somit untersetzen sie auch den StEP Zentren 2030.

Das Plangebiet liegt außerhalb zentraler Versorgungsbereiche des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, 2017.

Vor diesem Hintergrund soll die zulässige Verkaufsfläche beschränkt werden: für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m² Verkaufsfläche, für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m² Verkaufsfläche. Großflächiger Einzelhandel wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgeschlossen, soll allerdings im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Die 'Urbane Mitte' ist als Nahversorgungszentrum einzustufen und berücksichtigt damit auch die Vorgaben des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts.

2.7.2 Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg, 2019

Im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde eine Potenzialanalyse mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand 12/2019) erstellt. Hintergrund der Potenzialanalyse ist die derzeitige Ausgangslage des Bezirks, der die höchste Einwohner*innen-Dichte in Berlin aufweist. Es besteht ein Defizit an öffentlichem und auch an privatem Grün. Gleichzeitig wird der Bezirk durch eine Vielzahl an Bauprojekten stetig weiter verdichtet. Mit dem Klimawandel wird eine Zunahme der Lufttemperatur zu erwarten sein. Damit besteht ein erheblicher Handlungsbedarf, um die Lebensqualität im Bezirk dauerhaft zu sichern.

Die Potenzialanalyse ‚Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg‘ setzt bei diesem Sachverhalt an. In einem ersten Schritt werden die Herausforderungen durch die gegenwärtige Stadtentwicklung und Klimakrise im Bezirk herausgearbeitet, um dann im zweiten Schritt die Potenziale für mehr Grün zu identifizieren. In einem dritten Schritt werden die Möglichkeiten (Strategien und Instrumente) der Aktivierung und Machbarkeit aufgezeigt.

Die Maßnahmen und Ziele sind vielfältig und reichen von Qualifizierung über Umnutzung, Mehrfachnutzung bis hin zur Umformung, Umwandlung und Entsiegelung von Straßenzügen und Bauflächen, um der übergeordneten Prämisse einer verbesserten Grünflächenversorgung Rechnung zu tragen. Weiterhin werden für ausgewählte Lupenräume im Bezirk (z.B. für den Boxhagener Platz) Szenarien erstellt, die grüne Entwicklungsmöglichkeiten visualisieren.

Der an das Plangebiet angrenzende Park am Gleisdreieck soll als öffentliche Grünfläche weiterhin gesichert und weiterentwickelt werden. Aus einer Analysekarte der Potenzialanalyse, in welcher die Versorgung mit öffentlichen und privaten Grünflächen überlagert wird, geht hervor, dass die Umgebung des Parks am Gleisdreieck zu den versorgten Gebieten gehört und sich kein unmittelbarer Bedarf für zusätzliche Grünflächen ableiten lässt (vgl. Abb. 28 der Potenzialanalyse).

2.7.3 Wirtschaftsflächenkonzept (WiKo) Friedrichshain-Kreuzberg, 2022

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat am 19.10.2022 mit der Drucksache - DS/0368/VI das Wirtschaftsflächenkonzept (Wiko) Friedrichshain-Kreuzberg als sonstige städtebauliche Planung im Sinne von §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Mit dem bezirklichen Wirtschaftsflächenkonzept hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg das Gewerbeflächenentwicklungskonzept von 2017 fortgeschrieben. Die Grundlage war der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030.

Das Ziel der Erstellung eines Wirtschaftsflächenkonzepts ist die Darstellung der Wirtschaftsflächen und das Aufzeigen von bezirklichen und standortbezogenen Entwicklungsvorstellungen. Das Instrument dient der bezirklichen Verwaltung und Politik als Hilfsmittel bei der Umsetzung der gesamtstädtischen Ziele zur Gewerbeflächenvorsorge, -aktivierung und -sicherung sowie deren Konkretisierung durch standortbezogene Strategien und Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg das WiKo zur langfristigen Sicherung und Entwicklung der bezirklichen Flächen für die Wirtschaft als ein Baustein einer vorausschauenden Gewerbeflächenpolitik fortgeschrieben. Das Konzept soll auf den bereits bestehenden Erkenntnissen aufbauen und neben den Gewerbehöfen auch eine vertiefende Analyse der gewerblichen Flächen beinhalten. So findet eine aktualisierte bezirkliche Betrachtung mit standortbezogenen Strategien und Maßnahmen statt.

2.7.3.1 Gegenüberstellung des Wirtschaftsflächenkonzepts 2022 zum Gewerbeflächenentwicklungskonzept 2017: Analyse der Potenzialflächen

Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept (GEK) von 2017 wurden 13 Potenzialflächen ermittelt, zu denen Standortbeurteilungen abgegeben sowie Instrumente und Maßnahmen vorgeschlagen wurden. Seit der Erstellung des GEKs haben sich die Potenzialflächen weiterentwickelt. Die Flächen der ‚Urbanen Mitte Nord‘ und ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegen in der Potenzialfläche „Urbane Mitte / Gleisdreieck“. Zu diesem Potential gehören neben der ‚Urbanen Mitte‘ auch zwei Grundstücke nördlich der Luckenwalder Straße.

In der dazugehörigen Karte ist die ‚Urbane Mitte‘ als Nachverdichtungspotential dargestellt mit einem Bebauungsplan im Verfahren. Unter „aktueller Stand“ wird mit Relevanz für die ‚Urbane Mitte‘ folgende Aussage getroffen:

- Im GEK wurden hier große Nachverdichtungspotenziale gesehen, von denen ein Großteil für Büroentwicklungen vorgesehen sind, insbesondere im westlichen Teilstück.

Die Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ entspricht dieser Ausführung im WiKo Friedrichshain-Kreuzberg.

2.7.3.2 Handlungskonzept

Im Plan „Handlungskonzept: Maßnahmen und Instrumente“ ist die Fläche der ‚Urbanen Mitte‘ unter der Überschrift „Aktivierung von Potenzialen“ als Nachverdichtungsfläche dargestellt. Die zeitliche Aktivierbarkeit wird als mittelfristig (nicht baureif, BF im Verfahren – max. seit 10 Jahren) eingestuft. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird das Nachverdichtungspotenzial entsprechend des WiKo aktiviert.

2.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne

Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140 wurde bis einschließlich der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140 durch einen Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Teilbebauungspläne VI-140a-i geteilt. Der daraus entstandene Bebauungsplan VI-140c wurde am 28.04.2015 durch einen Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Bebauungspläne VI-140ca (Urbane Mitte Nord) und VI-140cb

(Ehemaliger Postbahnhof) geteilt. Am 14.06.2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) durch den Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die beiden Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt.

Folgende Bebauungspläne in Aufstellung grenzen an den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ an:

Im Nordwesten und Westen:	Bebauungsplan VI-140caa „Urbane Mitte Nord“		
Im Norden:	Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof"		
Im Süden und Westen:	Bebauungsplan VI-140a "Park am Gleisdreieck"		
Im Osten:	Bebauungsplan	VI-140d	„Deutsches Technikmuseum“

2.8.1 Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)

Gemäß Bebauungsplanentwurf VI-140ca (Stand zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB) sollen im Plangebiet vor allem Kerngebiete mit einer GFZ von 4,4 festgesetzt werden.

Der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ setzen gemeinsam das Ergebnis aus dem städtebaulichen Wettbewerb zur 'Urbanen Mitte' um. Sie sind als städtebauliche Einheit anzusehen.

Aufgrund der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts, der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Rahmen der Behördenbeteiligung zum erforderlichen Abstimmungsstand mit der Planung der S 21, 3. BA ist die Fortführung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) zunächst gehemmt. Der Bebauungsplan soll aber umgehend weitergeführt werden, sobald die Deutsche Bahn den erforderlichen Planungsstand für die S 21, 3. BA erreicht hat und die Zustimmung zur Planung für die 'Urbane Mitte' vorliegt.

2.8.2 Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof"

Nach dem Teilungsbeschluss 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140c nicht weitergeführt.

Am 28.04.2015 wurde dieser Teilbebauungsplan erneut geteilt, um das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) weiterzuführen. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb "Ehemaliger Postbahnhof" ruht weiterhin.

Seit Januar 2021 finden im Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit der Eigentümerin der STATION Berlin Gespräche zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers des ehemaligen Postbahnhofs statt. Ende 2021 wurde von der Grundstückseigentümerin ein Entwicklungskonzept vorgelegt. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb wird nicht weitergeführt. Das geplante Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Eigentümerin hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg einen Vorbescheid erteilt.

2.8.3 Bebauungsplan VI-140a "Park am Gleisdreieck"

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a umfasst im Wesentlichen die Flächen des Parks am Gleisdreieck sowie die diese Fläche durchlaufenden Bahnflächen in Tief-, Plan- und Hochlage. Ziel des Bebauungsplans VI-140a ist es, die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/ Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover sowie eines Teils der Baufelder am Gleisdreieck auf dem Park am Gleisdreieck planungsrechtlich zu sichern. Hierzu gehört auch die Vorhaltetrasse der geplanten S-Bahnstrecke S 21. Der Bebauungsplan VI-140a wurde am 23.09.2020 festgesetzt und trat am 03.10.2020 in Kraft.

2.8.4 Bebauungsplan VI-140d „Deutsches Technikmuseum“

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140d umfasst im Wesentlichen das Gelände des

Deutschen Technikmuseums zwischen Tempelhofer Ufer, Möckernstraße, der Grenze zur öffentlichen Parkanlage, der Grenze zu den Flurstücken 3327 und 3331 und der Trebbiner Straße. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 den Aufstellungsbeschluss gefasst. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140d ruht seitdem.

2.9 Fachplanung / Planfeststellung

In § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) wird die Rechtswirkung der Planfeststellung geregelt. Darin heißt es: "Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt."

Die Planungshoheit für planfestgestellte Flächen liegt bei der Planfeststellungsbehörde. Für die im Plangebiet liegende Bahnfläche (S-Bahntunnel) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Die planfestgestellte Fläche wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

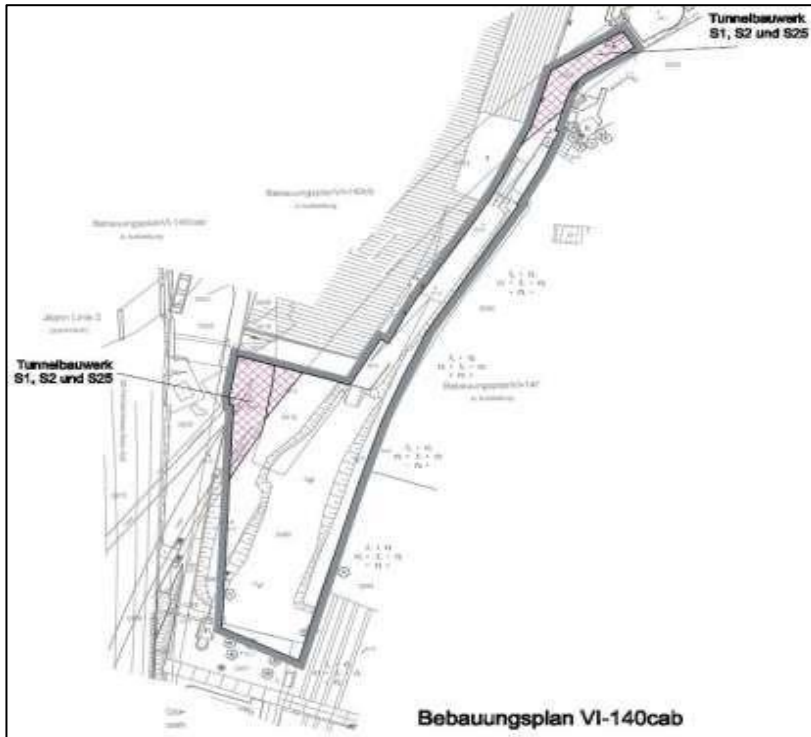
2.9.1 Bahnrechtlich gewidmete Flächen

Das Areal um den Bahnhof „Gleisdreieck“ wurde seit 1880 für Güterbahnhöfe genutzt und war seit diesem Zeitpunkt Bahnfläche. Nach der Teilung Berlins verloren die meisten Flächen diese Bedeutung und fielen allmählich brach. Nach der Wiedervereinigung wurde das Areal als großes Flächenpotenzial für die Stadtentwicklung interessant. 1997 wurde ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck erarbeitet. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten als Ausgleich für diesen Eingriff zu einem Stadtpark entwickelt werden.

In diesem Zusammenhang wurden die gewidmeten Bahnflächen im Areal Gleisdreieck auf Antrag der damaligen Vivico Real Estate GmbH, vertreten durch die Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH, einer Entbehrlichkeitsprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden mit Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamts vom 09.07.2008 umfangreich Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Betriebsnotwendige Flächen sind weiterhin als Bahnflächen gewidmet und unterliegen der Fachplanung.

Im Plangebiet liegen Teile des Tunnelbauwerks für die S-Bahnstrecke der Linien S 1, S 2, S 25, die bahnrechtlich gewidmet sind.

Abbildung 8: Betriebszweck der gewidmeten Bahnflächen



2.9.2 Nutzung bahnrechtlich gewidmeter Flächen

Zur Nutzung der bahnrechtlich gewidmeten Flächen für bahnbetriebsfremde Zwecke gibt es zwei Möglichkeiten: Freistellung von Bahnbetriebszwecken oder Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn.

2.9.2.1 Freistellung

Für bahnrechtlich gewidmete Flächen besteht so lange ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt, bis das Eisenbahn-Bundesamt durch einen Verwaltungsakt feststellt, dass das Grundstück von Bahnbetriebszwecken freigestellt wird. Diese Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG beseitigt die Rechtswirkungen der Widmung als Bahnfläche.

Die freigestellten Grundstücke unterfallen dann wieder ohne fachplanungsrechtliche Einschränkung dem Bauplanungsrecht, d.h. die Kommune erlangt die Planungshoheit über die Flächen zurück.

2.9.2.2 Nachweis der Konfliktfreiheit

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Dies zu beurteilen, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Planfeststellungsbehörde.

3. Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorschichte)

Nach der starken Zerstörung in den Jahren 1944/45 wurden die Bahnanlagen des Gleisdreiecks provisorisch wiederhergestellt und befanden sich in den Folgejahren jedoch durch die Teilung Berlins bedingt in einem politischen Vakuum. In diesem Zeitraum von etwa 40 Jahren fielen die Flächen allmählich brach, auch weil sie für großflächige Autobahn- und Straßentrassen vorgesehen waren. Die Ränder wurden intensiv gewerblich genutzt, wie das Yorckdreieck und die Flächen entlang der Möckernstraße und Flottwellstraße. Im Kern war die Fläche des Gleisdreiecks sich selbst überlassen. Die Bahnflächen und -anlagen wurden zunehmend von Pflanzen- und Tierarten besiedelt. Es entwickelte sich im Laufe der Jahre eine urbane Brache. Durch die Wiedervereinigung rückte die zentrale Lage des Gleisdreiecks in Hinblick auf die Gesamtstadt wieder in den Vordergrund. Dies bewirkte ein allgemein zunehmendes Interesse an der Fläche.

Große Teile wurden 1993 durch die Einrichtungen der Baulogistik für den Potsdamer/ Leipziger Platz und den Fernbahn- und Straßentunnel ökologisch zerstört.

Im Jahr 1994 erfolgte ein Notenwechsel zwischen dem Land Berlin, dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutschen Bahn. Darin stellte das Bundeseisenbahnvermögen dem Land Berlin in Aussicht, Teilflächen von insgesamt 16 ha Größe auf dem Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof zum Zweck der Herstellung einer Parkanlage, durch die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer/ Leipziger Platz kompensiert werden sollten, zu übereignen.

3.1 Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck und Bebauungsplan VI-140

Der Bezirk Kreuzberg fasste bereits 1994 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140 und führte das Verfahren bis einschließlich der Trägerbeteiligung durch. Im Rahmen dieser Beteiligung erhob die Deutsche Bahn erhebliche Einwände auf Grundlage einer Vereinbarung von 1994 zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn zur zukünftigen Nutzung des Gleisdreiecks, so dass das Verfahren nicht weitergeführt werden konnte.

1997 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden. Entsprechend der Lage, Zuordnung und den Gegebenheiten sollten im Park unterschiedliche Raumtypen entstehen. Die Achse des Generalszuges wurde aufgenommen und geschlossen, indem vorhandene und geplante Gleisanlagen von Fern-, Regional- und S-Bahn überbrückt wurden. Die Vorschläge des Entwicklungskonzeptes fanden Eingang in das 1999 beschlossene „Planwerk Innenstadt Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, sowie in den Flächennutzungsplan Berlin.

Im Zuge der weiteren Verhandlungen seit 1999 haben sich die damalige Vivico Real Estate GmbH als seinerzeitige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG mit dem Land Berlin und dem Bezirk auf Modifizierungen des Bebauungsplaninhaltes geeinigt, ohne von der Gesamtkonzeption des Bebauungsplanes (Stand 1999) völlig abzuweichen.

So entstand das Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und einem großen zusammenhängenden Parks im Inneren, dem heutigen Park am Gleisdreieck.

3.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag

Auf Grundlage des Verhandlungsergebnisses wurde 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Rechtsnachfolger: CA

Immo), der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck hat zwei wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe notwendig waren.
- Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“), und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der städtebaulichen Rahmenvertrag diente zunächst wesentlich einer zeitlichen Komponente. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens ‚Urbane Mitte‘ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2024, weder die Grundstücksübertragungen abgeschlossen noch der Park gebaut. Das Vertragspaket hat indes ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen, als Kaltluftschneise und als grüne innerstädtische Fahrradverbindung zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund und gemäß den Bestimmungen des städtebaulichen Rahmenvertrags veräußerte die Vivico die heutigen Parkflächen ihrerseits weit unter dem damaligen Bodenrichtwertniveau und damit erst recht weit unter deren Marktwert an das Land Berlin. Nicht zuletzt aufgrund dieser Vorleistung der Vivico erkannten die Vertragsparteien das Bedürfnis einer Risikoabsicherung zugunsten der Vivico, sollten die Grundstücke nicht wie im Rahmenvertrag vereinbart bebaut werden können. Dementsprechend vereinbarten die Parteien einen Ausgleichsmechanismus zugunsten der Vivico, sollte das noch zu schaffende Baurecht tatsächlich hinter dem im Nutzungskonzept vorgesehenen Maß zurückbleiben. So wurde im Sinne der Parteien vertraglich abgesichert, dass die Vivico in jedem Fall den entsprechenden Gegenwert für ihre Flächen erhält. Dieser Ausgleichsmechanismus sieht vorrangig einen Ausgleich von Nutzungsmaßunterschreitungen in anderen Baufeldern vor und erst in einem zweiten Schritt einen möglichen Ausgleichsanspruch. In diesem Zusammenhang haben die Vertragsparteien die Erstellung einer Bilanzierung vereinbart, um feststellen zu können, ob und gegebenenfalls welche Abweichung der planungsrechtlich für Nutzung vom vorgesehenen Nutzungskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt vorliegt. Für den Fall einer wesentlichen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags zum wirtschaftlichen Nachteil der Vivico kann diese nach dem Rahmenvertrag einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen.

Die Rechtmäßigkeit dieses Ausgleichsmechanismus wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens in der bezirksinternen Prüfung bestätigt sowie in der vorgezogenen Rechtsprüfung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen nicht beanstandet. Auch der Senat hat mit Drucksache vom 1. April 2021 hervorgehoben, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag ein Ausgleichsmechanismus vereinbart ist, falls auf den Baufeldern nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt werden (vgl. Drs. 18/27

057). Schließlich hat auch der Wissenschaftliche Dienst des Abgeordnetenhauses mit Gutachten vom 26. September 2023 die Wirksamkeit des Rahmenvertrags nebst Ausgleichsmechanismus bestätigt. Im Anschluss an die Fertigstellung der planerischen Abwägung und den Abschluss des städtebaulichen Vertrags im Juni 2023 wurden die Rechtmäßigkeit des Rahmenvertrags und des dort vereinbarten Ausgleichsmechanismus zunehmend öffentlich diskutiert. Dabei hat zunächst Rechtsanwalt Dr. Schulte im Auftrag der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. sowie der NaturFreunde Berlin e.V. am 8. August 2023 ein Rechtsgutachten vorgelegt, demgemäß der Rahmenvertrag gegen das Planbindungsverbot aus § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB verstoße und die planerische Abwägung daher unwirksam sei. Anschließend hat auch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg bei der Kanzlei Gaßner, Groth, Siederer & Coll. (GGSC) eine gutachterliche Bewertung des Rahmenvertrags beauftragt. Dieses Gutachten vom 22. Dezember 2023 kam zu dem Ergebnis, der Ausgleichsmechanismus sei unwirksam, der Rahmenvertrag habe aber im Übrigen Bestand. Daher sei fraglich, ob die Abwägung mit Blick auf eine etwaige Vorabbindung des Planungsermessens – dahingehend, dass sich der Plangeber von der bloßen Möglichkeit eines Ausgleichsanspruchs bei Abweichungen vom Nutzungskonzept des Rahmenvertrags unzulässigerweise habe leiten lassen – rechtmäßig sei. Daneben hat die Projektträgerin selbst noch zwei weitere Rechtsgutachten in Auftrag gegeben. Die entsprechenden Gutachten von Hellriegel Rechtsanwälte vom 31. Januar 2024 sowie von Prof. Battis und GSK Stockmann vom 14. Februar 2024 bestätigen die Rechtmäßigkeit des Rahmenvertrags und des dort vereinbarten Ausgleichsmechanismus jeweils vollumfänglich.

Ungeachtet der Frage nach der Rechtmäßigkeit des im städtebaulichen Rahmenvertrag vereinbarten Ausgleichsmechanismus war das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens zu keinem Zeitpunkt vorweggenommen und die planerische Freiheit des Plangebers auch nicht in unzulässiger Weise verkürzt.

Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgte Planung ist das Ergebnis einer freien und offenen Abwägung. Der Plangeber war sich der Existenz des Ausgleichsmechanismus im Rahmenvertrag stets bewusst und hat diesen von Anfang an – auf der Grundlage der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs – als legitime Risikoabsicherung zugunsten der Vivico sowie als Ausgleich für die erheblich vergünstigte Übertragung der Parkflächen an das Land Berlin betrachtet.

Dies haben auch die bezirksinternen Prüfungen, der Senat sowie der Wissenschaftliche Dienst des Abgeordnetenhauses bestätigt. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen hat die Rechtmäßigkeit des Ausgleichsmechanismus in der vorgezogenen Rechtsprüfung nicht beanstandet. Insbesondere das festgesetzte Maß der baulichen Nutzung ergibt sich aus einer Vielzahl von städtebaulichen Gründen (vgl. auch Kapitel A III 3.3.2.4.6) und ist keine bloße Ableitung aus dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags. Der Planung liegt das Ergebnis eines städtebaulichen Werkstattverfahrens zugrunde, das auf die städtebaulich bedeutsame Situation des Plangebiets abgestimmt und mit breiter Beteiligung der Öffentlichkeit zustande gekommen ist. Die geplante Entwicklung wird der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht und folgt einem einheitlichen städtebaulichen Konzept für den dort vorhandenen Verkehrsknotenpunkt. Diese städtebaulichen Ziele wurden anhand der zahlreichen Untersuchungen mehrfach bestätigt.

Weiterhin war der Plangeber zu keinem Zeitpunkt daran gehindert, eine vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags abweichende Festsetzung für das Plangebiet zu treffen. Denn für eine von diesem Nutzungskonzept abweichende Art oder ein im Vergleich hierzu vermindertes Maß der baulichen Nutzung bestand kein rechtliches Hindernis. Eine solche planerische Entscheidung wäre lediglich mit der Konsequenz belegt, gegebenenfalls nach

Maßgabe des städtebaulichen Rahmenvertrags Ausgleichsansprüche erfüllen zu müssen. Dabei handelt es sich jedoch keineswegs um einen Automatismus dergestalt, dass für jegliche Abweichung vom vertraglich vereinbarten Nutzungskonzept eine Ausgleichszahlung fällig würde. Zum einen sieht der städtebauliche Rahmenvertrag vorrangig den Ausgleich einer Nutzungsmaßunterschreitung auf anderen Baufeldern vor (vgl. Ziffer 11.1.1 des städtebaulichen Rahmenvertrags) und stellt den Ausgleichsanspruch zusätzlich unter den Vorbehalt einer Bilanzierung sowie einer weiteren – zweiten – Nachbilanzierung nach dem Ablauf von zwei Jahren (vgl. Ziffer 11.1.2 und 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags). Eine etwaige Nutzungsmaßunterschreitung kann weiterhin auf allen anderen Baufeldern, die das im Rahmenvertrag festgehaltene Nutzungsmaß nicht ausschöpfen, kompensiert werden. Hierfür kommt insbesondere das Gebiet des Bebauungsplans VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) sowie das Baufeld „Yorckdreieck“ in Betracht. Zum anderen enthält der Ausgleichsmechanismus bereits tatbestandlich eine Erheblichkeitsschwelle: Erst wenn die planungsrechtlich zulässige, bilanzierte Nutzung „erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil“ der Grundstückseigentümerin abweicht, kann diese einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen (vgl. Ziffer 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags).

Der Plangeber befand sich demnach nie in der Situation, zwischen nur zwei Handlungsoptionen wählen zu müssen, namentlich zwischen der Festsetzung des Bebauungsplans gemäß dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags oder einer Ausgleichszahlung im Falle einer davon abweichenden Planung. Mit anderen Worten:

Der Plangeber musste sich gerade nicht zugunsten der im Rahmenvertrag festgelegten Nutzungsmaße entscheiden, nur um eine Ausgleichszahlung zu vermeiden. So hätte er beispielsweise das im Rahmenvertrag festgelegte Nutzungsmaß nur geringfügig unterschreiten oder eine etwaige Unterschreitung auf dem Baufeld „Urbane Mitte Nord“ ausgleichen können, ohne eine Ausgleichspflicht nach dem Rahmenvertrag auszulösen. Doch auch wenn der Plangeber sein planerisches Ermessen im Sinne einer nach dem Rahmenvertrag ausgleichspflichtigen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags ausgeübt hätte, hätte das Land Berlin in der Konsequenz bei entsprechender Geltendmachung der Forderung durch den Vertragspartner die geschuldete Ausgleichszahlung vereinbarungsgemäß erfüllen müssen. Hierfür müsste das Land Berlin dann die für eine solche Zahlung erforderlichen Haushaltstitel schaffen und entsprechende Mittel bereitstellen.

Schließlich ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auch deshalb das Ergebnis einer freien Abwägung, weil diese ohnehin nicht mehr losgelöst von jeglichen Entschädigungsansprüchen erfolgen konnte. Der grundlose Abbruch des Bebauungsplanverfahrens oder eine wesentliche Planänderung können auch jenseits des Rahmenvertrags – von Gesetzes wegen – zu Ansprüchen der Projektträgerin führen, etwa für die insoweit nutzlos aufgewendeten Planungskosten. Derartige Ansprüche berücksichtigen Plangeber in jedem Aufstellungsverfahren, ohne dass hierdurch die freie und ergebnisoffene Abwägung in Frage gestellt wird. Vorliegend kann der Plangeber die Geltendmachung solcher Ansprüche durch den Eigentümer nicht ausschließen. Insbesondere wurde das Bebauungsplanverfahren hier über viele Jahre gemeinsam betrieben (vgl. Kapitel A V „Verfahren“) und alle bislang erforderlichen Beschlüsse der entsprechenden Gremien sind gefasst.

Der Rahmenvertrag ist ein Belang, den es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen gilt. Er beansprucht jedoch keinen absoluten Vorrang vor anderen Belangen und bindet das maßgebliche Beschlussgremium in seiner Entscheidung daher nicht.

3.3 Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140

Basierend auf den o.g. vertraglichen Regelungen wurde das Bebauungsplanverfahren VI-140 im Jahr 2006 mit einem Änderungsbeschluss weitergeführt und bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Absatz 2 BauGB Ende 2007 durchgeführt.

Die Entwidmung der nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen erfolgte im Jahr 2008. Nach vorgeschalteter Entbehrlichkeitsprüfung wurden diese Flächen per Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan VI-140 durch einen Teilungsbeschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Teilbebauungspläne VI-140a-i geteilt. Die neuen Baufelder wurden überwiegend an private Investierende veräußert, die entsprechenden Teilbebauungspläne sind festgesetzt oder befinden sich noch in Aufstellung.

Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die Bebauungspläne VI-140ca (Urbane Mitte) und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca wurde am 28.04.2015 gefasst.

Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca wurde bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Aufgrund der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts, der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur erforderlichen engen Abstimmung mit der Planung der S 21, 3. BA war die Fortführung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) zunächst gehemmt.

Zur Weiterführung des Verfahrens wurde der Bebauungsplan erneut geteilt. Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde am 15.06.2018 vom Bezirksamt beschlossen und am 29.08.2018 von der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen. Damit konnte das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der von der Planung der S 21 nicht betroffen ist, weitergeführt werden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wird umgehend weitergeführt, sobald die Deutsche Bahn den erforderlichen Planungsstand für die S 21, 3. BA erreicht hat und die Zustimmung zur Planung für die 'Urbane Mitte' vorliegt.

3.4 Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst die 'Urbane Mitte', die westlich des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“ und unter Einbeziehung des bestehenden U-Bahnviaduktes neu entstehen soll.

3.4.1 Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005

Zu den Nutzungs- und Entwicklungszielen für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurden im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 (im Folgenden "städtebaulicher Rahmenvertrag 2005" genannt) folgende Aussagen getroffen:

Urbane Mitte (exkl. Flächen der Deutschen Bahn AG und des Landes Berlin)

Baufeldgröße:	Bruttobauland: ca. 43.000 m ² (zusätzlich DP AG ca. 30.000 m ² , Land Berlin 3.000 m ²) / Nettobauland: ca. 34.000 m ²
Art und Maß der Nutzung:	MK GFZ: 3,5
Städtebauliche Prinzipien:	Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse. Ergänzung des Bestandes durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte.
Erschließungsstruktur:	Anschluss an das öffentliche Straßennetz in der Verlängerung der Schöneberger- und Luckenwalder Straße sowie der Trebbiner Straße. Haupterschließung des südlichen Baufeldes entlang der unterirdischen Trasse der S 1. Ringschluss mit Erschließung südlich der Postpakethallen sowie Ringschluss zur Erschließung des südlichen Rettungsplatzes. Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Fernbahntrasse.

3.4.2 Entwicklung des städtebaulichen Konzepts

Das Baufeld 'Urbane Mitte' wurde von der CA Immo Deutschland GmbH (früher Vivico Real Estate GmbH) an die Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG verkauft. Die neue Eigentümerin der Flächen führte in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein öffentliches Werkstattverfahren zu den inhaltlichen Zielen auf der Fläche durch. Nach dem Werkstattverfahren fand auf der Grundlage der formulierten Ziele ein städtebaulicher Wettbewerb statt, dessen Ergebnis die Grundlage für die Bebauungsplanung bildet.

3.4.2.1 Werkstattverfahren

Im Vorfeld des eigentlichen 6-monatigen Werkstattverfahrens fanden intensive Gespräche zwischen der Projektträgerin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg statt. Vertretende des Projekts haben Vorgehen und Ergebnisse im Werkstattverfahren mehrfach im Ausschuss für Stadtentwicklung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg vorgestellt und diskutiert. Die Ausschussmitglieder*innen haben das Werkstattverfahren begleitet und waren stets zu allen Gesprächen und zu allen Terminen über die Flächen eingeladen.

In den politischen Gesprächen mit dem Bezirk wurde vereinbart, dass im Werkstattverfahren die öffentlichen Runden der Bürger*innenvorstellungen im Vordergrund stehen sollen. Ziel des Werkstattverfahrens war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standortes. Das gesamte Verfahren wurde von Beginn an transparent im Internet dargestellt.

In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens - jeweils drei Expert*innendialoge und drei Beteiligungen der Bürger*innen - wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt. Die Runden wurden professionell moderiert. Die Erkenntnisse der jeweiligen Werkstattgespräche bildeten dann die Grundlage für die nächsten Stufen des Verfahrens. Ergebnis des Werkstattverfahrens ist ein aus Plänen und Texten bestehendes Konsenskonzept. Das Konzept gibt wesentliche Inhalte über Nutzungen, Erschließungen und Höhenentwicklungen auf dem Grundstück wieder als überwiegender Konsens unter den Beteiligten. Es sollte ein grundlegendes Einverständnis der am Werkstattverfahren Beteiligten zu dem entwickelten Konzept zum Ausdruck bringen, kann aber nicht die Meinung und Zustimmung eines jeden Bürgers Berlin repräsentieren.

In dieser ersten Phase des Entwicklungsverfahrens wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen als Grundlage bzw. inhaltliche Aufgabenstellung für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb erarbeitet.

3.4.2.2 Städtebaulicher-architektonischer Wettbewerb

Mit dem Konsenskonzept wurde das Werkstattverfahren abgeschlossen und die inhaltliche Grundlage für die Auslobung des städtebaulichen-architektonischen Wettbewerbs geschaffen.

Insgesamt 25 international tätige Architektur- und Stadtplanungsbüros wurden eingeladen, für den Standort 'Urbane Mitte' zukunftsfähige städtebaulich-architektonische Konzepte zu entwickeln. 22 Arbeiten wurden eingereicht.

Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Die Teilnehmenden sollten dabei den im Konsenskonzept formulierten Rahmen in eine städtebauliche Figur überführen, die als Masterplan ein lebendiges und zukünftig flexibles Quartier mit einem vielfältigen Nutzungs- mix schafft. Dabei waren auch architektonische und technische Aspekte, wie die städtebauliche Einbindung oder die Wirkung der zukünftigen Baukörper und Räume sowie alle Bahn- Themen zu berücksichtigen.

An der ersten Phase (01.07.-13.08.2015) nahmen insgesamt 22 Büros teil. Im Anschluss an die Bearbeitungsphase wurden die Entwürfe insbesondere auf ihre grundsätzliche Realisierbarkeit überprüft. Eine Jury beurteilte im Anschluss alle Arbeiten und wählte sieben Entwürfe für die zweite Phase. In der zweiten Phase wurden die Entwürfe weiter ausgearbeitet. Im Rahmen der zweiten Jursitzung am 20.11.2015 wurden die Sieger*innen des Wettbewerbs bestimmt. Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros Ortner & Ortner Baukunst sowie COBE Berlin. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde.

Für die frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB stellten beide Entwürfe die Grundlagen für die Bebauungsplanung dar. Nach den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3,4 (1) BauGB wurde die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen.

3.5 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Mit der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keinerlei Änderung des städtebaulichen und Nutzungskonzepts für die 'Urbane Mitte' verbunden. Es ist weiterhin Ziel, das aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' als Gesamtheit - nur zeitlich gestaffelt in zwei Bebauungsplänen - festzusetzen. Die zeitliche Staffelung ergibt sich durch äußere Rahmenbedingungen (Zeitplan für die Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3. BA), die durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht beeinflussbar sind.

II. Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB und § 4c BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt und das Ergebnis in folgendem Umweltbericht dargestellt.

1. Einleitung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 und § 1a BauGB wird eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden (§ 2 Abs. 4 BauGB).

Es ist ein Umweltbericht zum Bebauungsplan zu erarbeiten, dessen Inhalt in § 1 Abs. 6 Nr. 7, § 2 Abs. 4 BauGB und § 4c und in der zugehörigen Anlage dargestellt ist. Im Umweltbericht müssen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt, beschrieben und bewertet werden (§ 2 Abs. 4 BauGB). Das Ergebnis des Umweltberichts ist im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB).

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen.

Mit dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die planungsrechtliche Grundlage für das im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg geplante Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ am Park am Gleisdreieck geschaffen werden. Im Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sind neun Kerngebiete vorgesehen (MK 1-9). Das städtebauliche Konzept als Grundlage für den Bebauungsplan sieht sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 vor. Die Türme sollen in ihren Höhen und in ihrer trapezförmigen Ausrichtung variieren. Im nördlichen Teil des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt Gleisdreieck sollen fünf Türme festgesetzt werden (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“). Geplant sind ein 52 m hohes (Gebäudeoberkante in Meter über Gelände), ein 62 m hohes und ein 65 m hohes Hochhaus sowie zwei 90 m hohe Hochhäuser. Das Kerngebiet MK 8 wird aus dem U-Bahnhofsbauwerk „Gleisdreieck“ mit den im Dreieck angeordneten Viaduktbögen gebildet, auf denen die Gleisanlagen verlaufen und der Kreuzungsbahnhof angeordnet ist. Im Kerngebiet MK 9 soll an der Luckenwalder Straße ein Lückenschluss durch ein 22 m hohes Gebäude ermöglicht werden.

Im südlichen Teil des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ und damit im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen mit dem Turm 6 ein 49 m hohes Hochhaus und mit Turm 7 ein 25 m hohes Hochhaus planungsrechtlich ermöglicht werden.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst neben den geplanten Kerngebieten MK 6 (Turm 6) und MK 7 (Turm 7) eine private Erschließungsstraße zum Anschluss des Plangebiets an die öffentliche Verkehrsfläche Trebbiner Straße. Es soll ein Urbanes Quartier mit Büro- und Einzelhandelsnutzungen sowie einem Sportschwerpunkt entstehen. Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die beiden Kerngebiete MK 6 und MK 7 sowie die private Erschließungsstraße zu schaffen.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat eine Größe von ca. 7.940 m² und liegt zwischen Park am Gleisdreieck und Deutschen Technikmuseum. Nördlich des Plangebietes schließt der ehemalige Postbahnhof (heute STATION Berlin) an. In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 kann die zulässige Grundfläche oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.

1.2 Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt werden

Neben den Vorschriften des Baugesetzbuches mit den umweltbezogenen Zielsetzungen der §§ 1 und 1a BauGB existieren eine Reihe weiterer für die Bauleitplanung relevanter Fachgesetze, Verordnungen und Richtlinien mit umweltschützendem Charakter sowie übergeordnete Planungen mit Zielaussagen zum Umweltschutz, die als Grundlage und Bewertungsmaßstäbe für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Planung heranzuziehen sind.

1.2.1 Baugesetzbuch

Bauleitpläne sollen gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 Baugesetzbuch eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung sichern, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Es ist eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung zu gewährleisten. Sie sollen gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung gemäß § 1 Abs. 3 Satz 3 BauGB vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB ist dargestellt, dass die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen sind. Hier werden alle Schutzgegenstände benannt. In § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB, § 2 Abs. 4 und § 4c BauGB und in der zugehörigen Anlage sind die Inhalte der Umweltprüfung dargestellt.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Baugesetzbuches durch die Erfassung der umweltbezogenen Belange im Rahmen der Umweltprüfung und deren Berücksichtigung in der Abwägung.

1.2.2 Bundesnaturschutzgesetz

Gemäß § 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sind Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass

1. die biologische Vielfalt
2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und - soweit erforderlich - die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Standortes und seine Bedeutung für Natur und Landschaft werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und bewertet, so dass diese Belange in die Abwägung eingestellt werden können.

Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden (§ 18 BNatSchG). Gemäß § 1a BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in der Abwägung zu berücksichtigen. Ein Ausgleich ist nach § 1a Abs. 3 BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Daher wird das Planungsrecht, das für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nach § 34, § 35 und § 30 BauGB besteht, zunächst dargestellt. Im Rahmen der Umweltprüfung wird die Eingriffsregelung abgearbeitet und Maßnahmen zur Vermeidung und Ausgleich von Eingriffen festgesetzt (vgl. Kapitel A II 2.5 „Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB“).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt weder in Schutzgebieten im Sinne der §§ 22f BNatSchG noch in Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder Europäischen Vogelschutzgebieten. Erhaltungsziele und der Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten sind durch die Planung nicht betroffen.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten, Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Im Bebauungsplanverfahren ist daher zu prüfen, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die prognostizierte spätere Umsetzung der Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Werden geschützte Arten festgestellt und kann das Vorhaben nicht so geplant werden, dass diese Arten oder deren Lebensstätten nicht beeinträchtigt werden, so ist bei der obersten Naturschutzbehörde die Zusicherung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 bzw. einer Befreiung nach § 67 BNatSchG einzuholen. Die artenschutzrechtlichen Verbote des BNatSchG unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine faunistische Erfassung und die Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können (vgl. Kapitel A II 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“).

1.2.3 Bundes-Immissionsschutzgesetz und Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und des Landes-Immissionsschutzgesetzes ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1 BImSchG).

Mit dem Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005 wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie in nationales Recht umgesetzt. Schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm sind zu verhindern, vorzubeugen oder zu vermindern. Geschützt werden soll der gesamte Aufenthaltsraum der Bevölkerung einschließlich des Wohnumfeldes.

Zu diesem Zweck werden **Lärmaktionspläne** erarbeitet. Der Senat von Berlin hat in seiner Sitzung vom 20. Januar 2009 den von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz auf Grund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) aufgestellten Lärmaktionsplan 2008 für das Land Berlin beschlossen. Mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 wird Bilanz gezogen und der Lärmaktionsplan 2008 und die hierin aufgezeigten Maßnahmen fortgeschrieben, sofern sie noch nicht umgesetzt wurden.

Der Lärmaktionsplan 2008 bereitet Maßnahmen vor, die durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach den jeweiligen geltenden Rechtsvorschriften umzusetzen sind (Tempo 30, Verbesserung der Straßenraumorganisation, Fahrbahnsanierungen). Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben Planungsträger dies bei den Planungen zu berücksichtigen.

Die Lärmaktionsplanung erfolgt sowohl rahmensetzend für die gesamtstädtische Ebene als auch konkretisierend für 12 ausgewählte Konzeptgebiete und 8 ausgewählte Konzeptstrecken. Die Konzepte gelten auch mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 (bis auf wenige Ausnahmen) weiter. Das Plangebiet ist kein Teil eines Konzeptgebietes oder einer Konzeptstrecke. Es liegt auch kein sog. Hot-Spot im Gebiet. Östlich des Plangebietes beginnt am Tempelhofer Ufer das Konzeptgebiet Mehringdamm. Für das Tempelhofer Ufer, das direkt durch eine Verkehrszunahme auf den Zubringerstraßen zum Plangebiet betroffen sein könnte, ist aber keine Maßnahmen dargestellt.

Der Lärmaktionsplan 2019-2023 identifiziert neue Handlungsfelder und Maßnahmen. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren, ein Tempo 30-Nachtkonzept, ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume oder auch das Verhalten im Straßenverkehr. Mit der oberirdischen Verkehrsberuhigung im Plangebiet werden damit bereits Ziele dieses Plans aufgegriffen, da somit Gewerbelärm durch Park-Suchverkehr vermieden wird.

Das Plangebiet und die direkt angrenzenden Bereiche bzw. Zufahrtsstraßen sind keine projektierten Maßnahmenflächen im Lärmaktionsplan 2019-2023.

Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen durch chronischen Lärmstress. Deshalb wird die Einhaltung dieser Werte als mittelfristiges Ziel formuliert. Diese gesundheitsrelevanten Schwellenwerte dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Durch die Planung wird es zu einer Erhöhung des Ziel- und Quellverkehrs kommen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die Umweltauswirkungen durch ein schalltechnisches Fachgutachten untersucht und die Erheblichkeit der Auswirkungen durch den zusätzlichen Verkehr eingeschätzt (vgl. Kapitel A II 2.4.2 „Schutzgut Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen“).

Für die Abschnitte der U-Bahnstrecken der U1 und U2, die als Hochbahnviadukte ausgebaut sind, wurden bei Streckensanierungen in den letzten Jahren entsprechende bauliche Maßnahmen durchgeführt, wie die Entdröhnung von Brückenfahrbahnen durch hochelastische Lagerung der Schienen oder die Ausstattung des Schotteroberbaus mit Unterschottermatten.

Der Senat hat den **Luftreinhalteplan 2011-2017** am 18. Juni 2013 beschlossen. Aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen der hohen Luftbelastungen enthält der Luftreinhalteplan 2011-2017 Maßnahmen, um die Luftqualität weiter zu verbessern und den Zeitraum und das Ausmaß der Überschreitung der Grenzwerte so weit wie möglich zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Handlungsfelder Stadtplanung, Verkehr, Wärmeversorgung, Baustellen, Industrie und Gewerbe. Eine Verschärfung der Fahrzeugkriterien für die Umweltzone oder eine Ausdehnung der Umweltzone auf das ganze Stadtgebiet Berlin ist nicht vorgesehen.

Am 23. Juli 2019 wurde die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans verabschiedet. Zentrale Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Zusammenstellung und Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung, um schnellstmöglich überall in Berlin die Luftqualitätsgrenzwerte einzuhalten. Der Schwerpunkt der Maßnahmenplanung liegt bei der Reduzierung der Belastung durch Stickstoffdioxid, da hierfür ohne weitere Maßnahmen auch 2020 der Grenzwert für das Jahresmittel an circa 15 Kilometer Straßen nicht sicher eingehalten werden kann. Wie die Ursachenanalyse gezeigt hat, stammen etwa drei Viertel der Stickstoffdioxidbelastung aus dem motorisierten Straßenverkehr, d.h. aus den Verbrennungsmotoren in Pkw und Lkw. Bei den Maßnahmen des Luftreinhalteplans steht daher die Minderung des Schadstoffausstoßes im Straßenverkehr an erster Stelle. Die Maßnahmenplanung, wie Tempo 30 oder Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge, betreffen das Plangebiet nicht unmittelbar.

Durch die Schaffung eines oberirdisch autofreien Quartiers sowie die nach geplantem Ausbau des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ sehr gute Anbindung an den ÖPNV wird aber in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ den Zielen des Luftreinhalteplans Rechnung getragen.

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet wurde ein Luftschadstoffgutachten erarbeitet (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“).

1.2.4 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren. Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden.

Die Planung sieht die Entwicklung auf bereits überformten Standorten vor. Das Plangebiet wurde in der Vergangenheit zu Verkehrszwecken genutzt. Den Zielen des Bundes-Bodenschutzgesetzes wird somit insofern entsprochen, da hier bereits überformte Böden überplant werden. Die geplante Versiegelung, die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes-Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.

Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 304, 391 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:

Flurstücke 3504	Teilflächen von BBK-Nr. 391
Flurstücke 3501, 3412	Teilflächen von BBK-Nr. 390
Flurstück 3498	Teilfläche von BBK-Nr. 304

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Landplus 2014) untersucht. Es wurde nur eine lokale Bodenverunreinigung mit einer Fläche von 250 m² ganz im Süden des Plangebietes festgestellt. Hier ist vermutlich durch den Eintrag von Teerölen eine begrenzte PAK Verunreinigung des Bodens entstanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Aus gutachterlicher Sicht steht einer Austragung des Altlastenverdachts nichts entgegen, wenn die vorhandenen belasteten Böden fachgerecht entsorgt werden (Landplus 2014).

Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll, gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 BlnBodSchG).

Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/ Altlasten zu informieren.

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse der Bauherrin und ist nicht Gegenstand der Festsetzung, aber des Städtebaulichen Vertrages.

1.2.5 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Berliner Wassergesetz (BWB)

Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes ist es, die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern. Das Gesetz gilt für oberirdische Gewässer, Küstengewässer und Grundwasser. Die Gewässer sind so zu bewirtschaften, dass sie dem Wohl der Allgemeinheit und im Einklang mit ihm auch dem Nutzen Einzelner dienen, vermeidbare Beeinträchtigungen ihrer ökologischen Funktionen sowie der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf deren Wasserhaushalt unterbleiben, so dass damit insgesamt eine nachhaltige Entwicklung gewährleistet wird. Dabei sind insbesondere mögliche Verlagerungen von nachteiligen Auswirkungen von einem Schutzgut auf ein anderes zu berücksichtigen; es ist ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt, unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Klimaschutzes zu gewährleisten.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Wasserschutzgebiet.

Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll, soweit eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist oder sonstige signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Zustand der Gewässer nicht zu erwarten sind und sonstige Belange nicht entgegenstehen, Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden. Sonstige Belange stehen der Versickerung insbesondere dann entgegen, wenn dadurch in den Gebieten Vernässungsschäden an der Vegetation oder den Bauwerken entstehen oder Bodenbelastungen hervorgerufen werden können.

Durch die Altlastensituation sind in Teilen des Plangebietes diese Voraussetzungen im Bestand nicht gegeben. Durch die für die Umsetzung der Planung erforderliche Neubewertung nach BBodSchV ist davon auszugehen, dass die Voraussetzungen aber geschaffen werden können. Bei der geplanten Versickerung von Niederschlägen ist entweder eine Kontaminationsfreiheit sicherzustellen oder ein lokaler Bodenaustausch vorzunehmen. Das im Plangebiet anfallende Niederschlagswasser wird vollständig zurückgehalten.

Oberirdische Gewässer sind von der Planung nicht betroffen.

Auswirkungen auf das Grundwasser sind gegenwärtig nicht zu erwarten. Sind im Rahmen von Baumaßnahmen Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich, ist die Wasserbehörde einzubeziehen.

1.2.6 Berliner Energiewendegesetz

Zweck dieses Gesetzes ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Ziel ist es, die klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 70 Prozent, bis 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu 1990 zu senken.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Energiewendegesetzes, indem Solar- oder Photovoltaikanlagen ermöglicht werden und ein oberirdisch autofreies Quartier geschaffen wird.

1.2.7 Solargesetz

Berlin hat am 17. Juni 2021 das Solargesetz Berlin beschlossen. Das Gesetz trat am 16. Juli 2021 in Kraft. Die Solarpflicht gilt für Maßnahmen ab dem 01.01.2023.

Ziel des Solargesetzes Berlin ist es, die Solarpotenziale auf den Dächern Berlins nutzbar zu machen und somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Das Gesetz regelt für Neubauten und den Bestand im Falle von wesentlichen Umbauten des Daches eine Mindestgröße für zu installierende und zu betreibende Photovoltaikanlagen. Bei Neubauten mit einer Nutzungsfläche von mehr als 50 m² müssen mindestens 30 % der Bruttodachfläche eines Gebäudes mit Photovoltaikanlagen bedeckt sein. Bei wesentlichen Umbauten des Dachs müssen Photovoltaikanlagen mindestens 30 % der Nettodachfläche eines Gebäudes bedecken.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele des Solargesetzes, indem

- Photovoltaikanlagen allgemein zulässig sind
- in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 die Dächer als Flachdächer auszubilden sind
- Photovoltaikanlagen außerdem auf den Dächern der Türme 6 und 7 über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden können, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

1.2.8 Landschaftsprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm Berlin stellt übergeordnet die Belange von Natur und Landschaft jeweils schutzgutbezogen dar. Flächennutzungsplan Berlin und Landschaftsprogramm sind jeweils eigenständige Planungen. Eine Integration der Inhalte des Landschaftsprogramms in den behördenverbindlichen Flächennutzungsplan Berlin wurde nur bedingt vorgenommen. Es wurde jedoch ein Bezug zwischen den Plänen hergestellt. Die Entwicklungsziele bzw. Maßnahmen des Landschaftsprogramms basieren im Wesentlichen auf der vorhandenen Nutzung. Dort, wo der Flächennutzungsplan Berlin neue Nutzungen vorsieht, benennt das Landschaftsprogramm die auf die neuen Nutzungen bezogenen Entwicklungsziele bzw. Maßnahmen. Eine ergänzende Fußnote im Landschaftsprogramm Berlin (LaPro) besagt dazu: „Bei Nutzungsänderungen gemäß Flächennutzungsplan Berlin gelten die Maßnahmen für die neue Nutzung. Die Notwendigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Naturhaushaltsfunktion ist zu prüfen.“

Das Landschaftsprogramm Berlin (LaPro) gliedert sich in vier aufeinander abgestimmte Programmpläne, die Auskunft über die Dringlichkeit der langfristig zu erfüllenden landschaftsplannerischen sowie -pflegerischen Aufgaben geben. Folgende Anforderungen an Nutzungen sehen die Programmpläne vor:

1.2.8.1 Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz

Der Programmplan Naturhaushalt/ Umweltschutz stellt empfindliche und wertvolle Räume als Vorranggebiete für die Naturgüter Klima, Boden und Wasser dar. Als Ziele für die o.g. Schutzgüter werden in Siedlungsgebieten die Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen (durch Entsiegelungen, Dach-, Hof- und Wandbegrünungen) formuliert. Bei Verdichtung sind kompensatorische Maßnahmen vorzusehen sowie die Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes, eine dezentrale Regenwasserversickerung und die Förderung emissionsarmer Heizsysteme. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen, die bioklimatische Situation und die Durchlüftung ist zu verbessern. Klimawirksame Grün- und Freiflächen sowie Strukturen sind zu erhalten, zu vernetzen bzw. neu zu schaffen. Die Rückstrahlung (Albedo) ist zu erhöhen.

Das Plangebiet liegt wie die gesamte Innenstadt im Vorranggebiet Luftreinhaltung. In diesem Vorranggebiet sind Emissionen zu mindern, Freiflächen zu erhalten und der Vegetationsanteil zu erhöhen.

Das Plangebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen. Die Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen sind zu sichern.

Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. Nur 272 m² Fläche (mit Bodenanschluss) werden gärtnerisch angelegt. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. 15% der Dachflächen pro Kerngebiet werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Das anfallende Niederschlagswasser wird vollständig im Plangebiet zurückgehalten, aber nur zu 42 % versickert oder verdunstet. 58 % des anfallenden Niederschlagswassers werden als Brauchwasser genutzt. Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der nahezu vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nur eingeschränkt möglich. Gemäß städtebaulichem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen,

Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

1.2.8.2 Teilplan Biotop- und Artenschutz

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz zeigt Entwicklungsziele zur Verbesserung der Lebensbedingungen der wildlebenden Pflanzen- und Tierwelt auf. Er umfasst die programmatischen, räumlich darstellbaren Inhalte des Artenschutzprogramms.

Das Plangebiet ist im Programmplan Biotop- und Artenschutz als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen eingestuft. In diesen werden insbesondere der Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt, Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, die Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung sowie die Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands gefördert. Die Pflege sollte in Grün- und Parkanlagen extensiviert werden.

Auf Erhalt wertvoller Biotope und die Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterung und Nachverdichtung ist zu achten.

Als Ziel wird die Entwicklung/Sicherung der Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen formuliert.

Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen pro Kerngebiet werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein.

1.2.8.3 Teilplan Landschaftsbild

Im Programmplan Landschaftsbild werden Entwicklungsräume entsprechend ihrer unterschiedlichen siedlungs- und landschaftsprägenden Merkmale dargestellt. Ziel ist der Erhalt und die Entwicklung des Erscheinungsbildes der Stadtlandschaft, u. a. der Erhalt der markanten Landschaftselemente und der naturräumlichen Gliederung.

Das Plangebiet liegt innerhalb des städtischen Übergangsbereichs mit Mischnutzungen, in dem u.a. charakteristische Stadtbildbereiche sowie markante Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung erhalten und entwickelt sowie ortstypische Gestaltelemente berücksichtigt werden sollen. Eine Quartiersbildung soll durch die Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten erfolgen. Der Grünanteil auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen) soll entwickelt werden. Bei Siedlungserweiterungen sind ortsbildprägende Freiflächen, begrünte Straßenräume und Stadtplätze anzulegen.

Als Ziel wird formuliert: Erhalt und Entwicklung typischer Elemente des Landschaftsbildes und Beseitigung von Landschaftsbildschäden.

Als übergeordnete Strukturelemente sind Landschafts- oder siedlungsraumtypische Grün-/Freiflächen und Vegetationsbestände zu benennen.

Durch die Planung werden der ehemalige Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof „Gleisdreieck“ als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.

1.2.8.4 Teilplan Erholung und Freiraumnutzung

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung stellt das Plangebiet als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren dar. Freiflächen und Erholungspotenziale, Konzepte für die Erholungsnutzung, kleine, quartiersbezogene Grün- und Freiflächen und Wegeverbindungen sind zu entwickeln sowie Schutzpflanzungen bei angrenzenden Wohn- und Erholungsnutzungen sowie Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden sind zu schaffen. Baumpflanzungen sind auf geeigneten Flächen durchzuführen.

Die genannten Ziele werden durch die Planung weitestgehend berücksichtigt. Die Entwurfsplanung des dem Bebauungsplan zu Grunde liegenden Städtebaus zeigt quartiersbezogene Plätze in verschiedenen Dimensionen und Qualitäten auf. Ziel ist die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Eine landschaftsbezogene Erholungsnutzung ist nicht geplant. Diese wird durch den unmittelbar angrenzenden Park am Gleisdreieck abgedeckt. Der Weg zwischen Ost- und Westpark, der zugleich einen Abschnitt des Radfernweges Berlin-Leipzig bildet, liegt außerhalb des Plangebietes und wird nicht tangiert.

1.2.8.5 Gesamtstädtische Ausgleichsfunktion

Das Landschafts-/ Artenschutzprogramm wurde im Jahr 2004 um die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption ergänzt. Im Rahmen der Konzeption wurden Suchräume und Flächen ermittelt, für die aus gesamtstädtischer Sicht ein besonderes Handlungserfordernis besteht. Die Priorität dieser Flächen resultiert daraus, inwieweit sie in der Lage sind, das Natur- und Freiraumsystem der Stadt zu stützen bzw. zu ergänzen. Bei der Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffe in der verbindlichen Bauleitplanung sind für die Maßnahmen des Ausgleichs die prioritären Räume und Flächen der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption des LaPro grundsätzlich vorrangig zu berücksichtigen.

Die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption stellt die Grundelemente des Berliner Freiraumsystems dar. Hierzu gehört neben dem „grünen Achsenkreuz“ auch der „innere“ und „äußere“ Parkring. Das Plangebiet war nie Teil des Parks. Der Park ist als prioritäre Fläche / Maßnahme für Ausgleichspotenziale dargestellt.

Gemäß der geplanten Entwicklung am Gleisdreieck, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 niedergelegt wurde, wird das Plangebiet als Baufeld entwickelt. Ein Konflikt mit der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption ist daher nicht gegeben.

1.2.9 Landschaftsplan (Entwurf)

Das Plangebiet ist Teil des Landschaftsplans VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“, der 1982 eingeleitet wurde und neben dem Gleisdreieck auch Teile des westlichen Kreuzbergs umfasst. Der Landschaftsplan liegt im Entwurf vor. Ziel des Landschaftsplanes war „der Abbau des Versorgungsdefizites mit Grünflächen und Spielplätzen sowie die Sicherung von Flächen für den Naturschutz“. Vor diesem Hintergrund rückten die vielen unbebauten Flächen der ehemaligen Bahnhofsflächen des Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofes in den

Fokus. Ziel des Landschaftsplanes für das Gleisdreieck war es, die durch die ungestörte dreißigjährige Sukzession entstandene reichhaltige und schutzwürdige Vegetation zu erhalten und die Fläche für die Naherholung der Innenstadt nutzbar zu machen.

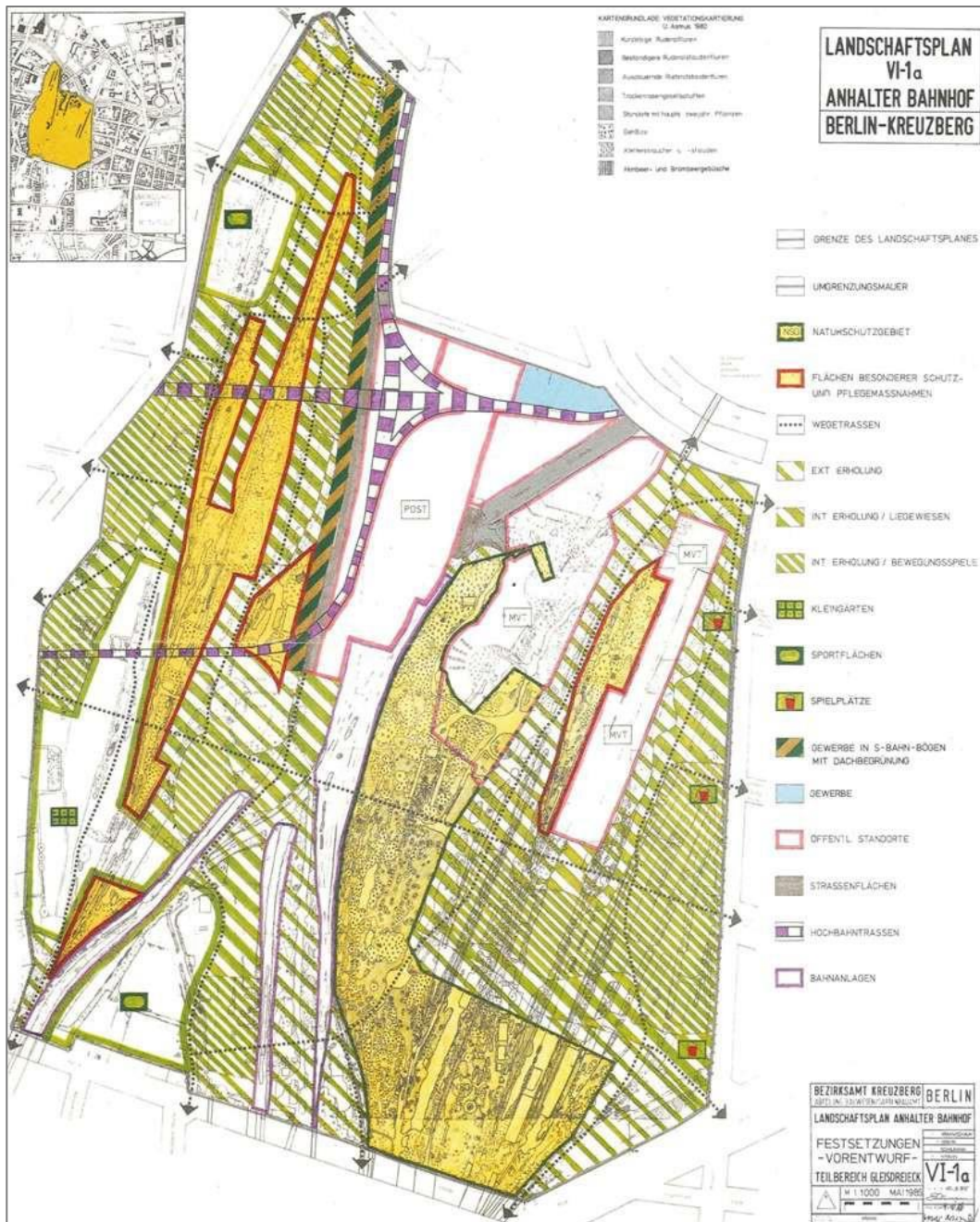


Abbildung 9: Landschaftsplan-Entwurf VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“

Wesentliche Grundzüge der späteren Parkplanung, wie sie durch den Park am Gleisdreieck umgesetzt wurden, sind in diesem Planwerk erstmalig als Ziele dargestellt: Der Schutz und der Erhalt des Wäldchens sowie anderer wertvoller Gehölzbereiche, die Verortung der intensiv genutzten Bereiche etc. Für das Plangebiet werden keine weiteren Zielaussagen getroffen.

1.2.10 Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET / Klima 2.0

Das Land Berlin hat am 31. Mai 2011 den Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima) beschlossen. Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es, die Stadt auf den Klimawandel vorzubereiten. Der Klimawandel trifft die Städte auf besondere Weise, er wirkt sich auf das Bioklima und damit

auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen aus. Der Stadtentwicklungsplan Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin.

Ziel des StEP Klima ist es:

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

Das Plangebiet ist den Bereichen zugeordnet, die im Bestand tags und nachts noch nicht bioklimatisch belastet sind. Es grenzen aber Gebiete an, die bereits stark belastet sind und für die eine weitere Steigerung der Belastung erwartet wird. Das Plangebiet zählt zu keinem Gebiet mit prioritärem Handlungsbedarf. Die Stadtbäume in diesem Siedlungsraum, zu dem das Plangebiet zählt, sind als potentiell empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer dargestellt. Potenziale zur Entsiegelung unbebauter Flächen sollten ausgenutzt werden.

Der StEP Klima stellt das Plangebiet außerdem als Siedlungsraum mit einem hohen Versiegelungsgrad dar. Im Bestand sind aber nur 30% versiegelt. Versiegelte Flächen tragen dazu bei, dass Niederschlagswasser nicht mehr versickern kann und die Grundwasserbelastung und Stoffkonzentration in den angrenzenden Flächen steigt, da bei punktueller Versickerung des Niederschlags weniger Nähr- und Schadstoffe im Boden gefiltert werden können. Darüber hinaus verhindern versiegelte Flächen die Verdunstung aus Boden und Vegetation und die mit ihr verbundene bioklimatische Abkühlung.

Das Plangebiet gehört wie alle Flächen im S-Bahnring zum Handlungsfeld Mischwassersystem, das sehr überlauffähig ist und damit zu einer Verschmutzung der Gewässer beiträgt.

Zur Vertiefung und Profilierung der Inhalte des StEP Klima 2011 trat im Juni 2016 der StEP Klima KONKRET als Werkzeug- und Ideenkasten für Maßnahmen zur Anpassung des Stadtgefüges an die Folgen des Klimawandels hinzu. Für die beiden Leitthemen Hitzeanpassung und wassersensible Stadtentwicklung werden im StEP Klima KONKRET Optimierungen von Anpassungsmaßnahmen in unterschiedlichen Stadtstruktur- und Flächentypen aufgezeigt.

Den Zielen des StEP Klima und des StEP Klima KONKRET wird weitgehend nicht entsprochen. Es werden in nur sehr geringem Umfang klimawirksame Strukturen (rund 12 % des Plangebietes) geschaffen. Hierzu gehören insgesamt 402 m² Vegetationsflächen und 15 % der Dächer pro Kerngebiet, die extensiv zu begrünen sind (456 m²). Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei. Das anfallende Niederschlagswasser wird vollständig im Plangebiet zurückgehalten (KRAFT 2022). Eine Belastung der Vorflut erfolgt daher nicht. Durch die überwiegende Nutzung des Regenwassers als Brauchwasser erfolgen aber keine positiven klimatischen entlastenden Funktionen.

Der Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 (Senatsbeschluss vom 20.12.2022) schreibt als strategisches räumliches Konzept den StEP Klima (2011) und die Handreichung StEP Klima KONKRET (2016) fachlich fort.

Der StEP Klima 2.0 fokussiert sich auf räumliche und stadtplanerische Ansätze zum Umgang mit dem Klimawandel, um das Ziel der Klimaneutralität Berlins bis 2045 zu erreichen. Er beschreibt über vier Handlungsansätze die räumlichen Prioritäten zur Klimaanpassung: für Bestand und Neubau, für Grün- und Freiflächen, für Synergien zwischen Stadtentwicklung und Wasser sowie mit Blick auf Starkregen und Hochwasserschutz.

Ziele des StEP Klima 2.0 sind die Stadt intelligent weiterzuentwickeln und den CO₂-Austausch zu senken. Dabei soll der Neu- und Weiterbau von Wohn-, Misch- und Gewerbequartiere für Klimaschutz und -anpassung konsequent genutzt werden. Die Stadt soll mit blau-grünen Maßnahmen abgekühlt werden. Grünflächen sind dabei klimagerecht für Tag und Nacht zu qualifizieren. Wasser ist dabei als kostbare Ressource für die klimaoptimierte Stadt zu sichern und zu nutzen. Überflutungen sollen vorgesorgt, Gewässerbelastung reduziert und Gewässerräume attraktiv und biodivers gestaltet werden. Klimaschutz und Klimaanpassung sind regional auszugestalten.

Der StEP Klima 2.0 zeigt, wo Berlin klimaschützend wachsen kann, wo die Herausforderungen im Neubau und Bestand liegen und wie diese im Klimawandel gestaltet werden können. Er stellt dar, wo und wie die Stadt durch blau-grüne Maßnahmen zu kühlen ist, wo Entlastungs- und Potenzialräume liegen, in denen sich durch Stadtentwicklungsprojekte Synergien für den Wasserhaushalt erschließen lassen. Der StEP Klima 2.0 wirkt in der Abwägung und Steuerung von Planungen und Projekten. Seine Planinhalte werden durch weitere Planungen, Diskurs- und Vertiefungsprozesse räumlich und sachlich konkretisiert sowie umgesetzt.

Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird ein Teil eines neuen Zentrums und Kerngebiets geschaffen. Zentren zeichnen sich gemäß StEP Klima 2.0 dadurch aus, dass sie kompakt gebaut sind und in das vorhanden ÖPNV-Netz und Radwegenetz eingebunden sind. Durch ihren hohen Versiegelungsgrad gehören Zentren zu den Gebieten, die durch Hitze und Starkregenfolgen besonders belastet sind. Wichtig ist daher insbesondere für diese Bereiche eine multifunktionale Gestaltung der Freiflächen, Straßen und Plätzen. Es sind kombinierte Nutzungen von Dach-Fassadenflächen zur Kühlung, Retention und Solargewinnung anzustreben. Die Mobilität sollte smart gestaltet werden. Für einen längeren Aufenthalt im Freien sind schattige Klimakomfortplätze mit ausreichenden Sitzgelegenheiten wichtig. Grüne Straßen, Promenaden und Plätze sind auch für die Durchlüftung unverzichtbar. Fassaden sind klimaoptimiert zu gestalten.

Der Handlungsansatz 1 – ‚Mit kurzen Wegen das Klima schützen‘ zeigt, dass das Plangebiet zu der kompakten Stadt mit kurzen Wegen gehört. Es ist schon im Bestand gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen.

Gemäß Handlungsansatz 2 – ‚Bestand und Neubau blau-grün anpassen‘ gehört das Plangebiet zu den Stadträumen mit hoher bis höchster Hitzebelastung und dort zum Schwerpunkt- raum Blau-Grüne Maßnahmen zur Kühlung am Tag und in der Nacht.

Gemäß Handlungsansatz 3 – ‚Grün- und Freiräume für mehr Kühlung klimaoptimieren‘ und ‚Klimaoptimierte Grün- und Freiräume zur Entlastung am Tag‘ zählen die Flächen des Plangebietes zu den Siedlungsflächen mit bioklimatischen Aufwertungspotenzial im Wohnumfeld.

Gemäß Handlungsansatz 4 – ‚Synergien zwischen Stadt und Wasser erschließen‘. Gewässersysteme entlasten und Gewässergüte steigern (Mischwasserkanalisation).

Gemäß Handlungsansatz 5 – ‚Gegen Starkregen und Hochwasser vorsorgen‘ gehört das Plan- gebiet zu den Bereichen mit besonderen Anforderungen an die Entwicklung abflussloser Siedlungsgebiete und dort im speziellen zum Schwerpunktraum Einzugsgebiet Mischwasserkanalisation. Die Gefahr für Überschwemmungen wird in diesem Bereich als hoch eingeschätzt.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt die Zielsetzung des StEP Klima 2.0 teilweise. Der Bebauungsplan bereitet einen Teil der Entwicklung des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ vor. Dies ist ein urbanes Quartier kurzer Wege. Es ist bereits gut an den öffentlichen Personennahverkehr angeschlossen. Das Quartier wird autofrei geplant und mit neuen Formen der Mobilität geplant, so dass ebenerdig Freiräume mit Aufenthaltsqualität geschaffen werden können. Durch die geplanten Türme ist ein tageszeitbedingter Schattenwurf vorhanden, der klimatisch kühle Räume schafft. Das Plangebiet soll abflusslos gestaltet werden, da das anfallende Niederschlagswasser verdunstet oder versickert oder als Brauchwasser genutzt wird. Es werden neben urbanen Strukturen auch einzelne begrünte Flächen (402 m², davon 130 m² ohne natürlichen Bodenanschluss) mit vereinzeltem Baumbestand (3 Laub- bäume) geschaffen. In geringem Umfang wird Dachbegrünung realisiert (15% der Dachflächen = 456 m²).

1.2.11 Denkmalschutzgesetz Berlin

Ziel des Gesetzes zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin - DSchG Bln) ist es, Denkmale nach Maßgabe dieses Gesetzes zu schützen, zu erhalten, zu pflegen, wissenschaftlich zu erforschen und den Denkmalgedanken und das Wissen über Denkmale zu verbreiten. Die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege sind in die städtebauliche Entwicklung, Landespflege und Landesplanung einzubeziehen und bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen.

Die Ziele des Denkmalschutzgesetzes werden durch den Bebauungsplan berücksichtigt.

Im Geltungsbereich selbst befindet sich kein Denkmal gemäß § 10 i.V.m. § 11 Abs. 2 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln. Direkt angrenzend an das Plangebiet befindet sich der ehemalige Postbahnhof. Im unmittelbaren Umfeld befinden sich mit dem U-Bahn-Viadukt, dem Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und dem Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs weitere Baudenk- male (vgl. Kapitel A I 2.7 „Denkmalschutz“).

Für den beplanten Bereich nennt das aktuelle öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin derzeit keine Bodendenkmale. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 erfolgte vom Landesdenkmalamt Berlin, Fachgebiet Archäologische Denkmalpflege jedoch der Hinweis, dass das gesamte Plangebiet des Bebauungsplans VI-140 als archäologisches Verdachtsgebiet mit zahlreichen ur- und frühgeschichtlichen Fundplätzen zu betrachten ist. Es handelt sich hierbei um einen neuzeitlichen Friedhof. Das weitere Auftreten von Bodenfunden ist zu erwarten. Aus diesem Grund sollen alle Bodeneingriffe innerhalb des Plangebietes im Vorfeld mit der Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abgestimmt werden.

In dem ausgewiesenen Gebiet befinden sich keine bekannten archäologischen Fundstellen.

1.2.12 Baumschutzverordnung Berlin

Gemäß § 2 der Verordnung zum Schutze des Baumbestandes in Berlin (Baumschutzverordnung - BaumSchVO) stehen alle Laubbäume und die Nadelgehölzart Waldkiefer (*Pinus sylvestris*) sowie die Obstbaumarten Walnuss und Türkische Baumhasel unter besonderen Schutz, sofern sie bestimmte Stammumfänge erreicht haben.

Die Schutzbestimmungen der Baumschutzverordnung gelten für

- einstämmige Bäume mit einem Stammumfang von mindestens 80 cm und
- mehrstämmige Bäume, wenn mindestens einer der Stämme einen Mindestumfang von 50 cm hat,

wobei der Stammumfang jeweils in einer Höhe von 130 cm über dem Erdboden gemessen wird. Liegt der Kronenansatz unter dieser Höhe, ist der Stammumfang unmittelbar unter der Krone maßgebend. § 4 BaumSchVO regelt, welche Handlungen an einem Baum verboten sind. Verboten ist danach nicht nur die Beseitigung eines Baumes; die Verbote betreffen auch Maßnahmen, die sich besonders schädigend auf die Bäume auswirken und ihren Weiterbestand gefährden können (z. B. Durchtrennen von Wurzeln).

Die Bäume, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wurden kartiert und gutachterlich hinsichtlich ihrer Vitalität bewertet (FPB 2016/2017). Den Bäumen 2 (114 StU) und 3 (80+80+30+30 StU) wurde die Schadstufe 1 (geschädigt) zugeordnet. Der Baum Nr. 1 (140 StU) erhielt die Schadstufe 2 (stark geschädigt). Damit sind alle drei Bäume zu ersetzen im Falle einer Fällung.

2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Untersuchungsrahmen

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch Teilung aus dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen, der das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' umfasste. Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) erfolgte nach der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange. Die Abgrenzung des Untersuchungsumfangs für die Umweltprüfung erfolgte zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange für das gesamte neue Quartier 'Urbane Mitte'. Diese Untersuchungsräume gelten auch für das Bebauungsplanverfahren des nur einen Teilbereich des Quartiers umfassenden Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ fort. Dadurch können auch bei der Umweltprüfung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kumulierende Wirkungen berücksichtigt werden. Die für das Quartier 'Urbane Mitte' abgegrenzten Untersuchungsräume richteten sich nach den möglichen Umweltauswirkungen. Hauptkriterien für die Abgrenzung waren die Reichweiten der Auswirkungen der Planung (Wirkfaktoren) sowie die an das Quartier 'Urbane Mitte' angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten. Es wurden folgende Untersuchungsräume für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gebildet:

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden sowie Wasser erstrecken sich für das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) selbst. Auf das Schutzgut Boden werden durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über den Geltungsbereich des VI-140ca (Urbane Mitte) hinausgehenden Auswirkungen verursacht. Auf das Schutzgut Wasser sind auch keine Auswirkungen außerhalb dieses Geltungsbereichs zu erwarten. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Schutzgüter Boden und Wasser die Auswirkungen innerhalb des Plangebietes betrachtet, da darüber hinaus keine Auswirkungen zu erwarten sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Klima/Luft umfasst neben dem Quartier 'Urbane Mitte' die angrenzenden empfindlichen bestehenden Nutzungen mit dem Park am Gleisdreieck und der Bebauung an der Flottwellstraße sowie die umliegenden Hauptverkehrsstraßen, da hier Auswirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich sind. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Klima/Luft die Auswirkungen in diesen Bereichen mitbetrachtet.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt beschränkt sich auf den Geltungsbereich des VI-140ca (Urbane Mitte) sowie die unmittelbar angrenzenden Flächen des Westparks und den Ausläufern des Wäldchens am Deutschen Technikmuseum. Das Plangebiet ist aufgrund der bereits freigeräumten Flächen als Lebensraum von geringem Wert. Ausnahmen bilden wahrscheinlich Gebäudebrüter und ggf. auch Fledermäuse, für die die Viadukte einen Lebensraum darstellen könnten. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt das Plangebiet und die direkt angrenzenden Flächen betrachtet.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild berücksichtigt die Sichtbeziehungen, die im Rahmen des Konsenskonzeptes für die 'Urbane Mitte' als besonders bedeutsam herausgestellt wurden: Kirche am Dennewitzplatz, Sichtachse Schöneberger Straße sowie die identitätsstiftenden Bauwerke der U-Bahn, das Deutsche Technikmuseum und der Potsdamer Platz. Auch die gegenüberliegende Bebauung an der Flottwellstraße wird als sensible Wohnnutzung in die Betrachtung einbezogen. Der Westpark wird als direkt angrenzender Parkteil in den Untersuchungsraum einbezogen. Die Linie ist gepunktet dargestellt, da die geplanten

Hochhäuser weithin sichtbar sein werden und die Auswirkungen auf die Stadtgestalt im Rahmen der Umweltprüfung insgesamt untersucht werden sollen. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Landschaftsbild das Plangebiet und die Sichtbeziehungen betrachtet.

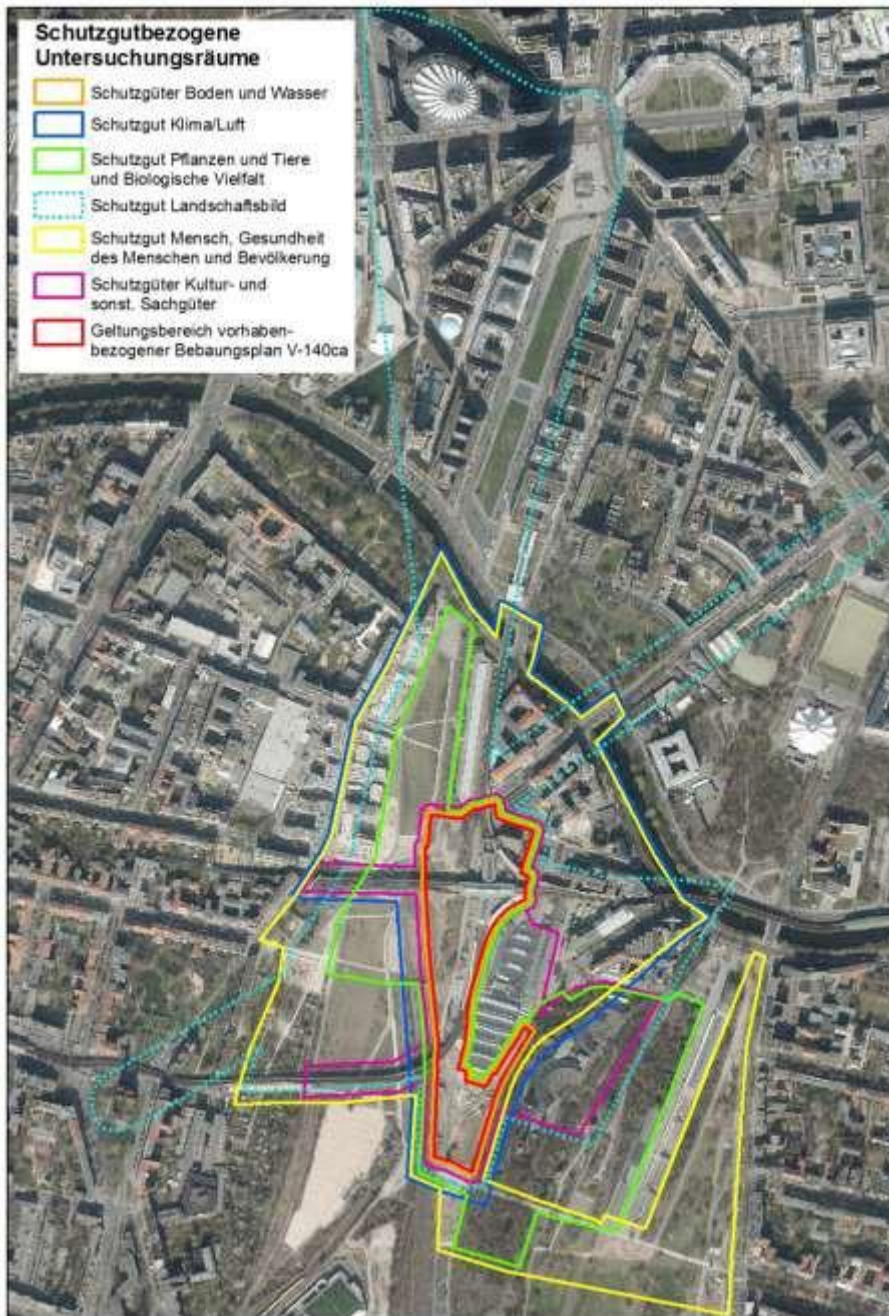


Abbildung 10: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume Umweltprüfung für den Bebauungsplan VI-140ca 'Urbane Mitte', die auch für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ herangezogen werden.

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter umfasst die Hochbahn, den Bahnhof „Gleisdreieck“, den ehemaligen Postbahnhof, das Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs, die Baudenkmale sind und aufgrund des Umgebungsschutzes vor Beeinträchtigungen zu schützen sind. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Schutzgüter Kulturgüter

und sonstige Sachgüter das Plangebiet und die Denkmale im Umfeld betrachtet. In der näheren Umgebung des Plangebiets sind das U-Bahn-Viadukt, der ehemalige Postbahnhof, das Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs zu berücksichtigende Denkmale.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung umfassen neben dem Quartier ‚Urbane Mitte‘ die angrenzenden empfindlichen bestehenden und geplanten Nutzungen, da hier Auswirkungen durch Schallemissionen möglich sind. Der Untersuchungsraum umfasst auch den direkt angrenzenden nördlichen Teil des Westparks sowie den nördlichsten Teil des Ostparks, da hier Auswirkungen auf den Park untersucht werden sollen. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung die angrenzenden empfindlichen Nutzungen hinsichtlich Schallemissionen betrachtet. Der Park am Gleisdreieck wird hinsichtlich seiner zusätzlichen planbedingten Nutzerfrequentierung und möglichen Verschattung durch die geplante Bebauung betrachtet. Für die Umweltprüfung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die Wirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit dem Bestand und seinen Empfindlichkeiten in Beziehung gesetzt und so mögliche erhebliche Umweltauswirkungen prognostiziert. Dabei wird schutzgutbezogen zum Teil auch auf das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' Bezug genommen. Dies erfolgt jedoch nur dann, wenn eine Kumulation von Wirkungen möglich ist, auf die hingewiesen werden soll. Dies kann

z.B. bei Auswirkungen durch Verkehr oder auf das Landschaftsbild der Fall sein. Auch für das Schutzgut Klima erfolgt eine Potenzierung der Wirkungen durch die Umsetzung des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘. Für die Schutzgüter Fläche und Boden beschränkt sich die Betrachtung auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst. Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere werden auch Wechselbeziehungen zum Umfeld des Plangebietes betrachtet.

2.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten dargestellt.

Der Begriff des „Plangebietes“ bezeichnet den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

2.2.1 Schutzgut Fläche

2.2.1.1 Bestand

Das Plangebiet zählt zum Siedlungsbereich. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind 2.348 m², das entspricht rund 30% der Flächen, versiegelt. Die unversiegelten Flächen waren zum Teil ursprünglich versiegelt und sind nun freigeräumt und planiert.

2.2.1.2 Empfindlichkeit

Gegenüber einer Flächeninanspruchnahme besteht in Bezug auf das Schutzgut Fläche nur eine geringe Empfindlichkeit, da die Fläche bereits Teil des Siedlungsraums ist und auch in der Vergangenheit war.

2.2.2 Schutzgut Mensch und seine Gesundheit

2.2.2.1 Bestand

Lärmemissionen

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst ist nicht durch Verkehrslärm von der Straße belastet. Die öffentliche Trebbiner Straße grenzt im Nordosten an das Plangebiet an und endet in einem Wendehammer. Die nächste übergeordnete Straße ist das

Tempelhofer Ufer, auf das die Trebbiner Straße mündet. Im Verlauf des Tempelhofer Ufers werden gemäß Umweltatlas Berlin Werte über 75 dB(A) (Tag-Abend-Nacht-Index) erreicht. An der Straßenrandbebauung im Einmündungsbereich an der Trebbiner Straße werden Werte von 70-75 dB(A) erreicht. Die Vorbelastung des Tempelhofer Ufers und der Einmündung der Trebbiner Straße, die zukünftig die geplante Bebauung erschließen werden, ist damit im Bestand sehr hoch.

Für das Plangebiet sind die U-Bahn, die in der Umgebung in Hochlage verläuft, sowie die Fernbahn, die westlich an das Plangebiet unmittelbar anschließt, die Hauptlärmquelle. Es werden 55-60 dB(A) und lokal 60-65 dB(A) (Strategische Lärmkarte L Den (Tag-Abend-Nacht-Index)) im gesamten Plangebiet erreicht. Das Plangebiet ist sehr stark durch Lärm belastet.

Nördlich des Plangebietes des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ grenzt die sog. STATION Berlin an (Gewerbelärm). Die STATION Berlin im ehemaligen Postbahnhof wird als Veranstaltungslocation genutzt. Neben dem Veranstaltungslärm selbst entstehen Geräuscheinwirkungen durch Liefer- und Ladeverkehr auf dem Grundstück.

Erholungsfunktion

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat im Bestand überwiegend keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge, es ist öffentlich nicht zugänglich und überwiegend eingezäunt. Das Plangebiet wird geprägt durch brachliegende Flächen und eine Pflasterstraße. Das Plangebiet grenzt im Westen an den Radfernweg Berlin-Leipzig und im Süden an eine Platzfläche des Ostparks. Der Radfernweg westlich des Plangebietes verbindet Ost- und Westpark und hat damit eine wichtige Verbindungsfunktion. Der nordöstliche Teil des Plangebietes wird durch die gepflasterte Zufahrt zur Trebbiner Straße gebildet.

2.2.2.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Lärmbelastung und einer Erhöhung der Verkehrsmengen, da das Plangebiet insbesondere durch die Hoch- und Fernbahnen lärmtechnisch bereits stark vorbelastet ist. Auch durch Gewerbelärm der nördlich angrenzenden STATION Berlin besteht bereits eine erhebliche Vorbelastung.

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen des Weges zwischen Ost- und Westpark, der direkt angrenzend an das Plangebiet verläuft, sowie gegenüber Beeinträchtigungen des angrenzenden Parks am Gleisdreieck.

2.2.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

2.2.3.1 Bestand

Im Frühjahr 2016 erfolgte eine Biotoptypenkartierung für das gesamte Quartier der 'Urbanen Mitte', die 2017 aufgrund einer Erweiterung des Geltungsbereichs zum Anschluss an die Trebbiner Straße ergänzt wurde. Die Kartierung wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet und wird für diesen Bereich im Folgenden dargestellt. Da sich der Bestand seit der Kartierung nicht wesentlich verändert hat, kann die Kartierung weiterhin Abwägungsgrundlage sein.

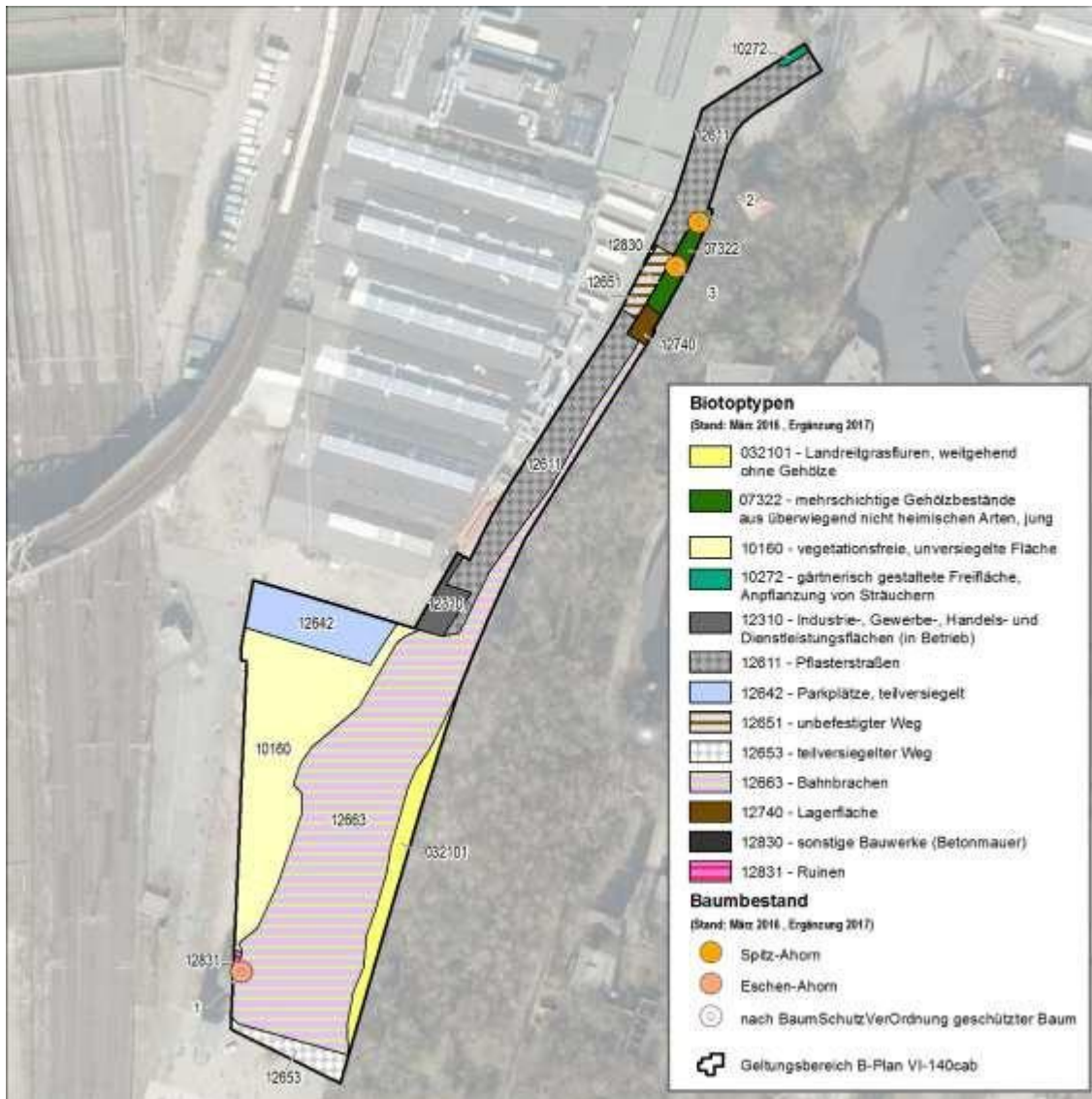


Abbildung 11: Biototypenkartierung (FPB 2016, 2017)

Es kommen keine wertvollen Biotope im Plangebiet vor (FPB 2016/2017). Rund die Hälfte des Plangebietes ist im Bestand mit artenarmer Vegetation bestanden. Auf den Bahnbrachen befindet sich kein oder nur spärlicher Bewuchs im Bereich der Aufschüttungen.

Im Plangebiet wurden drei Bäume kartiert, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind. Es handelt sich um nichtheimische Gehölze: zwei Spitz-Ahorne und ein Eschen-Ahorn.

Aufgrund der geringen Vegetationsausstattung ist nur von einer untergeordneten Lebensraumfunktion auszugehen. Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde im Rahmen des Verfahrens zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) faunistisch untersucht (Scharon 2017) und diese Untersuchung wurde bezogen auf das Plangebiet ausgewertet.

Das Vorkommen folgender streng geschützter- bzw. planungsrelevanter Arten und Artengruppen kann auf Grund der Biotopausstattung für das gesamte Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ ausgeschlossen werden:

- an Altbäume gebundene xylobionte Käferarten der FFH-Richtlinie.
- an Wiesen, trockene Gehölzsäume u. a. Biotope gebundene streng geschützte Arten, wie die Zauneidechse *Lacerta agilis*.
- an Gewässer gebundene Arten (Säugetiere, Amphibien, Fische, Libelle, Wasserkäfer, Muscheln).
- streng geschützte Schmetterlinge wegen des Fehlens geeigneter Nahrungspflanzen: Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling *Glaucopsyche nassidus*, Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling *Glaucopsyche teleius*, Großer Feuerfalter *Lycaena dispar*, Nachtkerzenschwärmer *Proserpinus proserpina*.

Im Verlauf der Untersuchung des gesamten Quartiers der ‚Urbanen Mitte‘ konnte eine Fledermausart – die Zwergfledermaus – festgestellt werden, die dieses vereinzelt als Nahrungsgebiet überfliegt. Quartierfunde in den vorhandenen Bäumen und Gebäuden im geplanten Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ gelangen nicht. Dies ist auf die vorwiegend geringen Stammdurchmesser der vorhandenen Bäume und die umfangreichen Rückbau- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche und deren unmittelbaren Umgebung zurückzuführen. Insgesamt ist das Gelände kein hochwertiger Lebensraum für die Fledermauspopulationen der Umgebung. Es sollte aber beachtet werden, dass zu unterschiedlichen Jahreszeiten auch innerhalb der vorliegenden Biotopstrukturen sehr gut geeignete Jagdhabitats z.B. für die Zwergfledermaus vorhanden sind. Das betrifft vor allem die Randbereiche der Stadtwälder, an die das geplante Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ angrenzt (Scharon 2017).

Die Raumnutzung der beobachteten Tiere deutet vorwiegend in östliche Richtung. In den umliegenden Gebäuden, bis hin zu den Wohngebieten in Blockbebauung östlich der Möckernstraße, werden Quartiere vermutet. Die Zwergfledermaus ist eine charakteristische Art, die ihre Quartiere an Gebäuden hat (Scharon 2017).

Da im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Gebäude vorhanden sind, werden keine Konflikte mit Quartieren entstehen. Die drei kartierten Bäume weisen keine Quartiere auf.

An der östlichen Plangebietsgrenze wurden im Bereich der Gehölze am Technikmuseum Fitis, Mönchsgrasmücke und Amsel festgestellt (Scharon 2017). Bei Mönchsgrasmücke und Amsel handelt es sich vorwiegend um verbreitete und im Brutbestand zunehmende bzw. gleichbleibende Arten. Der Fitis ist im Brutbestand rückläufig.

Direkt angrenzend bzw. knapp im Plangebiet wurde südlich der STATION Berlin der Girlitz festgestellt.

Bei den festgestellten Arten und deren Revieren handelt es sich um Freibrüter, deren Fortpflanzungsstätten dann geschützt sind, wenn sich darin Entwicklungsstadien befinden.



Abbildung 12: Überlagerung Brutvogelkartierung Scharon (2017) mit Bebauungsplan VI-140cab (G - Girlitz, A - Amsel, M - Mönchsgrasmücke, F - Fitis).

Das Plangebiet hat insgesamt nur eine geringe Wertigkeit bezogen auf die biologische Vielfalt.

2.2.3.2 Empfindlichkeit

Für das Plangebiet besteht nur eine geringe Veränderungsempfindlichkeit in Bezug auf die Lebensraumfunktion.

2.2.4 Schutzgut Boden

2.2.4.1 Bestand

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt am Rand des Warschauer Berliner Urstromtals. Das Gelände im Plangebiet steigt von Norden nach Süden an. Der niedrigste Punkt liegt mit 35,1 m ü. NHN im nördlichen Teil der Trebbiner Straße. Auf der Trebbiner Straße steigt das Gelände auf 37 m ü. NHN und fällt im südlichen Bereich der Straße auf 35,6 m ü. NHN ab. Im Süden steigt das Gelände auf 37,4 m ü. NHN an.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind 2.348 m², das entspricht rund 30% der Flächen, versiegelt. Die unversiegelten Flächen waren zum Teil ursprünglich versiegelt und sind nun freigeräumt und planiert. Im Bereich der unversiegelten Flächen liegt als Bodengesellschaft Lockersyrosem + Regosol + Pararendzina vor. Das Ausgangsmaterial sind Aufschüttungen von Sanden, Schottern, Industrie-, Bau- und Trümmerschutt. Die Auffüllungsböden wurden im Rahmen von Rammkernsondierungen in Tiefenlagen zwischen 0,5 m und maximal 4,7 m angetroffen. Die durchschnittliche Mächtigkeit liegt bei 2,5 m. Unter den Auffüllungsböden sind Sande des Urstromtals anzutreffen.

Die Böden befinden sich im sog. Unerheblichkeitsbereich. Dies sind Böden, bei denen bei der Planung keine besonderen Anforderungen bestehen. Die allgemeinen Belange des Bodenschutzes sind dennoch zu berücksichtigen. Insgesamt liegt im Plangebiet nur eine geringe Leistungsfähigkeit im Mittel der fünf Bodenfunktionen (Summe der Einzelbewertungen < 9) und keine hohe Leistungsfähigkeit bei einer der Bodenfunktionen vor. Der gesamte Bereich des Plangebietes ist durch die Vornutzung bereits stark anthropogen beeinflusst.



Abbildung 13: Versiegelung (grau) im Bestand (2017) außerhalb der Straßenverkehrsfläche

Altlasten

Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 304, 391 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen:

Flurstück 3504	Teilfläche von BBK-Nr. 391
Flurstücke 3501, 3412	Teilflächen von BBK-Nr. 390
Flurstück 3498	Teilfläche von BBK-Nr. 304

Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Landplus 2014) untersucht. Es wurde nur eine lokale Bodenverunreinigung mit einer Fläche von 250 m² ganz im Süden des Plangebietes festgestellt. Hier ist vermutlich durch den Eintrag von Teerölen eine begrenzte PAK-Verunreinigung des Bodens entstanden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Aus gutachterlicher Sicht steht einer Austragung des Altlastenverdachts nichts entgegen, wenn die vorhandenen belasteten Böden fachgerecht entsorgt werden (Landplus 2014).

Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich jedoch schließen, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Für alle Bereiche, in denen Boden eingebracht werden soll, gilt, dass nur Boden verwendet werden darf, dessen Schadstoffkonzentrationen niedriger sind als die Z 1.1-Werte laut LAGA-Richtlinie über die Wiederverwertung von mineralischen Abfällen. Die Eignung der Materialien ist mit einem Zertifikat nachzuweisen. Dies gilt auch für den Fall, dass bei der Baumaßnahme anfallender Bodenaushub (wieder-) eingebracht werden soll (§ 7 BBodSchG, § 12 BBodSchV, § 12 Bln-BodSchG).

Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/ Altlasten zu informieren.

Kampfmittel

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln im Plangebiet vor. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse der Bauherrin und ist nicht Gegenstand der Festsetzung, aber des Städtebaulichen Vertrages.

2.2.4.2 Empfindlichkeit

Im Plangebiet besteht eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung/ Überbauung, da viele Flächen im Bestand bereits versiegelt bzw. zumindest gestört sind.

2.2.5 Schutzgut Wasser

2.2.5.1 Bestand

Das Grundwasser fließt laut Angabe der Grundwassergleichenkarte im Geologischen Atlas von Berlin großräumig in nördliche Richtung zur Spree. Innerhalb des Plangebietes wurde ein flach nach Norden abfallender Grundwasserspiegel festgestellt (Landplus 2016). Es ist von einem Grundwasserflurabstand von etwa 4,25 m auszugehen (Landplus 2016).

Für den überwiegenden Teil des Plangebietes ist von einem gestörten Wasserhaushalt auszugehen. Auf 70% der Flächen, die unbefestigt sind, kann das anfallende Niederschlagswasser zwar versickern, aber durch den geringen Vegetationsanteil ist der Anteil an Verdunstung gering.

Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist als hoch einzustufen, da durch die sandigen bis kiesigen Deckschichten mit nur geringen bindigen Anteilen die Sickergeschwindigkeit relativ hoch ist.

Oberflächengewässer sind im Plangebiet nicht vorhanden.

Die anstehenden, natürlich gelagerten Talsande sind als wasserdurchlässig einzustufen und daher zur Versickerung von Niederschlagswasser geeignet (Landplus 2016).

2.2.5.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers, da die Wasserdurchlässigkeit äußerst hoch und das Filtervermögen gering ist. Gegenüber einer Zunahme der Versiegelung und einer dadurch bedingten Veränderung des naturnahen Wasserhaushaltes besteht eine mittlere Empfindlichkeit.

2.2.6 Schutzgut Klima / Luft

2.2.6.1 Bestand

Der überwiegende Teil des Plangebietes ist unversiegelt, aber nur spärlich mit Vegetation bewachsen und heizt sich daher vergleichsweise stark auf (GEO-NET 2021c). Die versiegelten Flächen im Plangebiet, die einen Flächenanteil von rund 30% im Bestand einnehmen, wirken klimatisch belastend. Die thermische Situation im Plangebiet ist durch die fehlende bzw. nur spärliche Vegetation sowie die versiegelten Flächen insgesamt überwiegend ungünstig. Die nächtliche Abkühlung liegt im Bereich von 16-17°C (GEO-NET 2021c) und ist daher günstiger als bei vollversiegelten Flächen. Diese verbleiben bei Werten von 19-20°C. Die positive nächtliche Abkühlung kann auch auf die Nähe zu dem Park am Gleisdreieck sowie den Stadtwäldern am Deutschen Technikmuseum zurückgeführt werden. Der Park am Gleisdreieck ist klimatisch betrachtet eine Grün- und Freifläche mit höchster Schutzwürdigkeit.

Westlich des Plangebietes verlaufen über den Park am Gleisdreieck Kaltluftvolumenströme mäßiger Intensität. Am westlichen Rand des Plangebietes ist der Kaltluftvolumenstrom noch in gleicher Intensität vorhanden, ist dann aber im Plangebiet gering ausgeprägt. Morgens verläuft ein bodennahes Windfeld von Süden nach Nordwesten mit geringer Intensität (GEO-NET 2021c).

2.2.6.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer weiteren Zunahme der Versiegelung und Verdichtung, da die thermischen Bedingungen bereits im Bestand ungünstig sind. Die Empfindlichkeit gegenüber klimatisch bedeutsamem Vegetationsverlust ist im überwiegenden Teil des Plangebietes gering, da nur wenig Vegetationsbestand vorhanden ist.

Die Empfindlichkeit gegenüber einer Verkehrszunahme und dadurch bedingten Zunahme der Luftbelastung wird als hoch eingeschätzt. Die Trebbiner Straße, die an das Plangebiet angrenzt, ist im Bestand zwar nicht stark belastet, mündet aber auf das Tempelhofer Ufer, auf dem eine hohe Vorbelastung vorliegt.

2.2.7 Schutzgut Landschaftsbild

2.2.7.1 Bestand

Das Plangebiet ist im Bestand durch abgeräumte Brachflächen südlich des ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin) sowie eine Pflasterstraße geprägt. Gegenüber dem Park am Gleisdreieck sowie dem Museumspark des Deutschen Technikmuseums ist das Plangebiet eingezäunt.

Die Umgebung des Plangebietes wird durch die weithin sichtbaren Landmarken des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“ sowie der in Hochlage verlaufenden U-Bahn und dem Deutschen Technikmuseum geprägt.

2.2.7.2 Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit im Plangebiet ist gering, da das Plangebiet durch eine wenig attraktive Brache geprägt ist. Die Empfindlichkeit der Umgebung gegenüber Veränderungen im Plangebiet ist hingegen höher zu bewerten, da im Umfeld viele identitätsstiftende Landmarken vorhanden sind.

2.2.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

2.2.8.1 Bestand

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmale (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln). In der näheren Umgebung des Plangebiets sind das U-Bahn-Viadukt, der ehemalige Postbahnhof, das Kühlhaus an der Luckenwalder Straße 3 und das Bahnbetriebswerk des Anhalter Bahnhofs als Baudenkmale zu beachten (vgl. Kapitel A I 2.7 „Denkmalschutz“).

Als Sachgüter sind die Flächen des Deutschen Technikmuseums, die an das Plangebiet angrenzen, zu betrachten, die durch umweltbezogene Wirkfaktoren (z.B. Lärm, Erschütterungen in der Bauphase) beeinträchtigt werden könnten. Wie bereits im Rahmen des Schutzgutes Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung beschrieben, ist die Lärmbelastung im Bestand durch die in der Umgebung ebenerdig und in Hochlage verlaufenden Bahnen sehr hoch.

2.2.8.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen von Kulturgütern, da im Plangebiet und im unmittelbaren Umfeld Baudenkmäler vorhanden sind, die vor Beeinträchtigungen zu schützen sind.

Die Empfindlichkeit gegenüber Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter ist aufgrund der hohen Belastung im Bestand als hoch zu bewerten.

2.3 Prognose über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde sich die naturschutzfachliche Wertigkeit gegenüber dem Bestand (Basisszenario) des Plangebietes nicht weiter signifikant erhöhen. Die Flächen würden im Rahmen der natürlichen Sukzession durch Pflanzen besiedelt werden. Allerdings würde die Entwicklung von Gehölzen und Bäumen Jahrzehnte dauern. Die Bodenfunktionen sind im Bestand bereits beeinträchtigt. Sehr langfristig würde sich durch die absterbenden Pflanzenteile Humus bilden und das Bodenleben würde sich erhöhen. Die Verdunstung würde mit zunehmendem Bewuchs steigen und es würde sich ein naturnäherer Wasserhaushalt einstellen.



Abbildung 14: Planungsrechtliche Bewertung des Plangebietes

Auch bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung von 36 % des Plangebietes möglich. 24 % des Plangebietes wird dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet. Danach ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich u.a. nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Aus der näheren Umgebung lässt sich im nordöstlichen Teil des Plangebietes die Zulässigkeit einer gewerblichen Nutzung mit einer Überbauung von 50 % der Fläche ableiten (Anteil, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf). Das würde einer GRZ von 0,5 und einer zulässigen Überschreitung durch Nebenanlagen gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer GRZ von max. 0,75 entsprechen. Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche hat eine Größe von 1.896 m². Es ist also die Versiegelung von 1.422 m² bereits zulässig. Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche beschränkt sich auf die Verlängerung der Trebbiner Straße und wäre für eine Entwicklung als Gewerbegebiet nur eingeschränkt nutzbar. Die Fläche grenzt auch nicht unmittelbar an die nach Baunutzungsplan für Berlin von 1960 bebaubare Fläche an.

Der Bereich südlich der STATION Berlin ist nach § 30 BauGB zu beurteilen. Die Fläche nimmt 12 % des Plangebietes ein. Hier wäre gemäß Baunutzungsplan für Berlin von 1960 eine hundertprozentige Versiegelung möglich (vgl. Kapitel A II 2.5.1.2 „Nach § 30 BauGB zu bewertende Flächen“).

Der überwiegende Teil des Plangebiets (64 %) ist dem Außenbereich nach § 35 BauGB zuzuordnen. Eine bauliche Entwicklung wäre hier nicht möglich. Bei Nichtdurchführung der Planung würden daher Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und auf den Naturhaushalt verringert bzw. vermieden werden.

2.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt geprüft werden.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Teil eines neuen Quartiers mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck zu schaffen. Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der die gesamte 'Urbane Mitte' umfasste, sieht die Festsetzung von neun Kerngebieten (MK 1-9) westlich und südlich der Hochbahn vor. Es sollen sieben Türme auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Hochbahnhof entstehen.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der einen Teil des Planungsgebietes ‚Urbane Mitte‘ bildet, soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 sowie für die Verlängerung der Trebbiner Straße (als Privatstraße) schaffen.

Im Folgenden wird die Prognose schutzgutbezogen für das Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt.

2.4.1 Schutzgut Fläche

Durch die Planung erfolgt eine zusätzliche Flächeninanspruchnahme gegenüber dem Bestand. Es wird eine Neuversiegelung auf rund 0,6 ha Fläche planerisch vorbereitet. Die Hälfte der zukünftigen Versiegelung wäre auch nach geltendem Planungsrecht nach § 34 und § 30 BauGB bereits zulässig (vgl. Kapitel A II 2.5.1.1 „Planungsrechtliche Bewertung“).

Die Planung führt in Bezug auf das Schutzgut Fläche zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen, da die Flächeninanspruchnahme auf einer Siedlungsfläche erfolgt, die durch eine jahrhundertlange Nutzungsgeschichte geprägt ist. Die Fläche war im Bestand schon mal stärker versiegelt. Die vorhandenen Belastungen wurden aber zum Teil abgebrochen. Es ist daher vor dem Hintergrund des Flächensparens sinnvoller eine Nutzung auf dieser Fläche anzusiedeln als z.B. bislang unversiegelte Flächen zu verbrauchen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen sind für dieses Schutzgut nicht zu erwarten, da keine Flächen über das Plangebiet hinaus in Anspruch genommen werden.

Auch die Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' ist in Bezug auf den Flächenverbrauch nicht negativ zu bewerten, da es sich hier ebenfalls um Flächen handelt, die sich sehr lange Zeit in Bahnnutzung befanden und deren Reaktivierung sinnvoller ist, als ein Flächenverbrauch bisher ungenutzter Flächen.

2.4.2 Schutzgut Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen

Erholung

Anlagebedingt, also durch die geplanten Baukörper, kann es Beeinträchtigungen in Bezug auf die Erholungsvorsorge geben. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Gebäude Turm 6 (MK 6) und Turm 7 (MK 7), die auf den angrenzenden Park am Gleisdreieck beeinträchtigend wirken könnten. Es ist anzunehmen, dass die Wahrnehmung der Gebäude, insbesondere des 49 m hohen Turms 6, sehr subjektiv sein wird.

Während ein Teil der Bevölkerung sie als urban und beeindruckend wahrnehmen wird, wird ein anderer Teil diese als bedrückend wahrnehmen.

Das Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ grenzt nicht direkt an den Westpark, sondern an den Verbindungsweg und Radfernweg Berlin-Leipzig sowie an die Trassen der Fernbahn. Es sind demnach mit der Fernbahn vor allem wenig empfindliche Flächen durch einen Schattenwurf der geplanten Baukörper betroffen (KARDORFF 2022). Auch der Radfernweg zwischen den beiden Parkteilen wird als wenig empfindlich bewertet, da auf diesem kein dauerhafter Aufenthalt besteht.

In das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ragt im südlichen Bereich eine kleine Teilfläche des zum Ostpark gehörenden Platzes am ehemaligen Stellwerk (heute Café und Büro für das Parkmanagement) hinein. Die kleine Teilfläche wird in die Planung für die ‚Urbane Mitte‘ einbezogen, aber nicht überbaut. Dies wird als nicht erhebliche Beeinträchtigung in Bezug auf die Erholung gewertet, da zukünftig ein fließender Übergang der öffentlichen Räume des Parks und des geplanten Quartiers angedacht ist. Die Platzfläche wird sich zwar rechnerisch, aber nicht in Bezug auf den räumlichen Eindruck reduzieren.

Aus der Gruppe der Beschäftigten in der künftigen Urbanen Mitte am Gleisdreieck ist von einem zusätzlichen Besuchendenaufkommen im Park am Gleisdreieck im Rahmen der Freizeitgestaltung von maximal 673 Personen werktäglich auszugehen. Bezogen auf das Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert aus dem Projekt Urbane Mitte eine "Mehrfrequenzierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 386 m² Parkfläche (Park am Gleisdreieck West und Ost). Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nimmt 20% der geplanten Gesamtgeschossfläche des geplanten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ ein. Bezogen auf eine isolierte Betrachtung je Bebauungsplan bedeutet dies eine Mehrfrequenzierung von durchschnittlich einem Besuchenden je 1.940 m² Parkfläche bezogen auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (bulwiengesa 2021). Die Mehrfrequenzierungen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ führen nicht zu erheblichen Auswirkungen.

Baubedingte Beeinträchtigungen sind zu erwarten, aber nicht als erheblich zu bewerten, da sie nur kurzfristig andauern und eine Nutzung der Parkflächen nicht erheblich einschränken werden. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da der Verkehr in eine Tiefgarage geleitet wird und dadurch auf die Parknutzung keine Beeinträchtigung erfolgt.

Verkehrslärm

Es sind langfristig erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen zu erwarten. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm vorgenommen. Dabei wurden verschiedene Fälle mit und ohne Planung und mit und ohne Bebauung Urbane Mitte Nord und S 21 untersucht. Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich in dem Prognoseplanfall mit Bau der S-Bahn-Linie S 21 mit einem offenen Hochbahnhof.

Die schalltechnische Untersuchung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (ALB 2022) zeigt nach der Realisierung der im Plangebiet vorgesehenen Gebäude im bodennahen Bereich bzw. an den westlichen Fassaden im Erdgeschoss am Tag über 65 dB(A) und in der Nacht über 60 dB(A). Auf der bahnabgewandten östlichen Gebäudeseite liegen die Pegel im Erdgeschoss tags unter 55 dB(A) und nachts unter 50 dB(A). In den höheren Geschossen werden an den südlichen, westlichen und nordwestlichen Fassaden Beurteilungspegel am Tag über 70 dB(A) und in der Nacht über 65 dB(A) erreicht. Auf der bahnabgewandten östlichen Gebäudeseite

liegen die Werte in den höheren Geschossen tags unter 65 dB(A) und nachts unter 60 dB(A). Unter Berücksichtigung der geplanten S 21 nimmt der Schienenverkehrslärm im Plangebiet erheblich zu. Tags- über werden Beurteilungspegel an der Westfassade der Türme 6 und 7 von bis zu 72 dB(A) und nachts von maximal 69 dB(A) errechnet. An den bahnabgewandten östlichen Seiten ergeben sich vergleichbare Pegel wie ohne Berücksichtigung der S 21. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung werden in den beiden Planfällen mit und ohne Urbane Mitte Nord und S 21 vor den Süd-, West- und Nordwestfassaden der Türme 6 und 7 überschritten. Die geplante S 21 führt allerdings zu erheblichen Zunahmen der Beurteilungspegel um bis zu 3 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts.

Durch die Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kommt es auch zu deutlichen Pegelerhöhungen an der Trebbiner Straße (ALB 2022).

Die schalltechnische Untersuchung (ALB 2022) hat als Beurteilungsgrundlage u. a. das Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 verwendet. Im Juli 2023 ist die Novellierung der Norm als Weißdruck erschienen. Das Beiblatt 1 zu DIN 18005:2023-07 weist für Kerngebiete im Vergleich zur Fassung von 1987 verringerte schalltechnische Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm von tags/nachts 63/53 dB(A) aus. Gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 betrugen die SOW für Verkehrslärm in Kerngebiete tags/nachts 65/55 dB(A). Die Ausführungen zum Verkehrslärm stützen sich auf die Inhalte der schalltechnischen Untersuchung und somit auf die Fassung Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05. Die angegebenen Werte zur Höhe der Überschreitungen der SOW erhöhen sich jeweils um 2 dB(A). Daraus ergeben sich jedoch keine abweichenden Schlussfolgerungen oder Bewertungen. Insbesondere die planerische Abwägungsentscheidung gegen eine Wohnnutzung bleibt unberührt und wird durch die Verringerung der SOW sogar noch weiterführend gestützt.

Diese SOW für Kerngebiete gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 werden tags und nachts vor den südlichen, westlichen und nördlichen Fassaden überschritten. Die Überschreitungen betragen vor den Fassaden der geplanten Gebäude maximal 7 dB(A) tags und 14 dB(A) nachts an der Westfassade des Turms 7 im 6 OG. Hohe Beurteilungspegel treten vor der südwestlichen und nordwestlichen Fassade des Turms 6 auf.

Die Verkehrslärmuntersuchung gemäß 16. BImSchV zum Neubau der Verlängerung der Trebbiner Straße kommt zu dem Ergebnis, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutz ergibt sich durch den Straßenneubau daher nicht.

Unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verteilung ergibt sich für das gesamte Vorhaben der „Urbanen Mitte“ für den Kfz-Verkehr ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 332 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 276 Kfz-Fahrten/h. Unter Berücksichtigung der Annahmen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen und der zeitlichen sowie räumlichen Verteilung wird eine Zunahme der Verkehrsbelastung von mindestens 2 % und bis zu 9 % für das gesamte Stadtquartier „Urbane Mitte“ erwartet (HOFFMANN-LEICHTER 2021). Im Verkehrsgutachten wird festgestellt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen gegenüber dem bestehenden Verkehr vergleichsweise gering sein wird. Die Werte liegen teilweise innerhalb der allgemein auftretenden tages- bzw. wochenzeitlichen Schwankungen im Verkehrsgeschehen. Aus diesem Grund ist davon auszugehen, dass sich die bestehende Verkehrssituation im anliegenden Straßennetz nur geringfügig ändern wird.

Grundsätzlich sind durch die Realisierung des südlichen Plangebietes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ alle Knotenpunkte (Hallesches Ufer / Schöneberger Straße (KP 1), Schöneberger Ufer - Tempelhofer Ufer / Schöneberger Straße (KP 2), Tempelhofer Ufer / Luckenwalder Straße (KP 3), Tempelhofer Ufer / Trebbiner Straße (KP 4), Tempelhofer Ufer / Möckernstraße (KP 5) und Hallesches Ufer / Möckernstraße (KP 6)) betroffen. Die unmittelbare Erschließung kann aber nur über den Knotenpunkt (KP 4) an der Trebbiner Straße erfolgen.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ca. 20 % der für die gesamten ‚Urbanen Mitte‘ vorgesehenen Geschossfläche festgesetzt. Im Verkehrsgutachten wird abgeleitet, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen entsprechend auch bei ca. 20 % des für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ermittelten Verkehrsaufkommens liegt. Es wurde ein Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 66 KfZ-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 56 KfZ-Fahrten/h unterstellt. Die Zunahme am Anschlussknotenpunkt beträgt 2-4%.

Das zusätzliche Verkehrsaufkommen ist gegenüber dem bestehenden Verkehr damit sehr gering. Es wird davon ausgegangen, dass sich die bestehende und auch wahrgenommene Verkehrssituation im übergeordneten Straßennetz nicht ändern wird (HOFFMANN-LEICHTER 2021).

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Die Baustellenverkehre werden über die Trebbiner Straße erfolgen. Hier sind keine empfindlichen Wohnnutzungen vorhanden. Anlagebedingte Auswirkungen spielen beim Verkehrslärm keine Rolle.

Gewerbelärm

Das Plangebiet wird relativ frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs sein. Der Stellplatzbedarf soll unterirdisch durch eine geplante Tiefgarage gedeckt werden. In der Tiefgarage, die die Kerngebiete MK 6 und MK 7 unterbaut, könnten gemäß Masterplan ca. 135 Pkw-Stellplätze untergebracht werden.

Die Bestimmung der betriebsbedingten Auswirkungen des Gewerbelärms ist auf der Ebene des Bebauungsplans nur schwer möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend auf die Ebene der Baugenehmigung verschoben werden. Sie werden aber als lösbar bewertet (ALB 2022). Der durchgeführte Vergleich der Beurteilungspegel der Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen im Umfeld des Plangebietes hat gezeigt, dass die Differenz der Beurteilungspegel maximal 1,0 dB(A) beträgt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an den untersuchten Immissionsorten eingehalten. Die durch alle planermöglichten Gewerbenutzungen im Plangebiet zusammen verursachte Zunahme des Verkehrs auf der Trebbiner Straße erfordert keine Maßnahme nach TA Lärm.

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der geplanten Bebauung für den Veranstaltungsbetrieb der STATION wurden untersucht. Bei drei zulässigen Szenarien wird der Immissionsrichtwert gemäß TA Lärm nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten. Nur in dem Szenario Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8 wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 und in einem schmalen Bereich an der Nordwestfassade der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. In diesen Fassadenbereichen zeigen sich aber gleichzeitig hohe Verkehrslärmpegel von 60-68 dB(A) nachts. Die für die Raumtypen Büro- und Unterrichtsräume maßgeblichen Immissionsrichtwerte werden vor allen Fassaden der möglichen Gebäude sicher eingehalten.

Erhebliche baubedingte Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten, da nur der Baustellenverkehr auf dem Grundstück zum Gewerbelärm zählt. Angrenzend an das Grundstück sind keine empfindlichen Wohnnutzungen vorhanden. Anlagebedingte Auswirkungen spielen beim Gewerbelärm keine Rolle.

Sport- und Freizeitlärm

Auch durch Sport- und Freizeitlärm erfolgt eine Lärmbelastung. Vom Plangebiet selbst sind keine Auswirkungen zu erwarten (ALB 2022).

Anlage- und baubedingte Auswirkungen spielen beim Sport- und Freizeitlärm keine Rolle.

Strahlung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ befindet sich in der Nähe

zur Hochbahn sowie von Fern- und Regionalverkehr, der ebenerdig verläuft, sowie zu den in Tunnellage verlaufenden S-Bahnen. Im Rahmen eines Gutachtens (Möhler + Partner Ingenieure 2018) für das gesamte Quartier der ‚Urbanen Mitte‘ wurde untersucht, ob relevante Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern wirken und nach der „Sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) beurteilt. Diese Wirkungen zählen zu den betriebsbedingten Auswirkungen. Aus dem Gutachten wurden die Aussagen für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entnommen. In dem Gutachten wurden die zukünftigen Einwirkungen messtechnisch ermittelt, prognostiziert und nach der 26. Bundes-Immissionsschutzverordnung zum Schutz der Allgemeinheit bewertet. Die Gleich- und Wechselfelder wurden an ausgewählten Messpunkten im Zeitraum Montag, den 19. Dezember 2016 (ca. 13 Uhr), bis Donnerstag, den 22. Dezember 2016 (ca. 8 Uhr), gemessen.

Die Aussagen entsprechen damit in Teilbereichen den Auswirkungen aus einer Gesamtbetrachtung der ‚Urbanen Mitte‘ und damit einer Worst-Case Annahme. Bei der Beurteilung wurden auch die Felder der geplanten S-Bahn-Neubaustrecke S 21 berücksichtigt. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der „Sechszwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes“ (Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV) auch unter Berücksichtigung der neu geplanten S-Bahnstrecke S 21 zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind. Auch kurzzeitige und kleinräumige Überschreitungen der Grenzwerte der 26. BImSchV wurden nicht festgestellt. Das Ergebnis trifft entsprechend auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu. Durch das Heranziehen der gemessenen Spitzenwerte (keine Dauerexposition) zur Beurteilung liegen die Ergebnisse auf der sicheren Seite.

Die 26. BImSchV definiert in § 4 Anforderungen zur Vorsorge. Nach § 4 Absatz 2 sind „bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Niederfrequenzanlagen sowie Gleichstromanlagen die Möglichkeiten auszuschöpfen, die von der jeweiligen Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren. Das Nähere regelt eine Verwaltungsvorschrift gemäß § 48 des Bundes-Immissionsschutzgesetz.“ Als Verwaltungsvorschrift wurde die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV VwV)“ erlassen.

Das Minimierungsgebot nach § 4 Absatz 2 der 26. BImSchV wurde in der "Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder" aus folgenden Gründen nicht betrachtet:

- Das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV gilt nur für die Errichtung und die wesentliche Änderung von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen. Eine Neuerrichtung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Anlagen findet im vorliegenden Fall nicht statt. Bei bestehenden Anlagen bezieht sich das Minimierungsgebot zudem nur auf beispielsweise eine neue Leitung, während das Minimierungsgebot für die vorhandenen Leitungen nicht anzuwenden ist (vgl. 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, letzter Absatz).
- Auch nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg müssen zwar Anlagen, die an sensible Nutzungen heranrücken, das Minimierungsgebot berücksichtigen. Dies gilt jedoch nicht umgekehrt.
 - Ziel des Minimierungsgebotes ist es, die von den Anlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder zu minimieren, d.h. es bezieht sich auf technische Lösungen an den EMF-Quellen (dort, wo die Felder entstehen bzw. ihre Ursache haben) und nicht auf den Immissionsort (vgl. 26. BImSchV VwV, Kapitel 3.1 "Minimierungsziel" und Kapitel 5 "Technische Möglichkeiten zur Minimierung"). Maßnahmen an den EMF-Quellen sind nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit den

Betreibern der EMF-Quellen realisierbar.

- Maßnahmen zur Minimierung am Planvorhaben sind aufwendig (insbesondere diejenigen zur Abschirmung der Magnetfelder), so dass voraussichtlich der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt ist (vgl. § 41 BImSchG, Abs. 2 sowie 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, vorletzter Absatz).

Zusammenfassend ist der Schutz der Allgemeinheit nach der 26. BImSchV vor magnetischen Gleichfeldern sowie vor elektrischen und magnetischen Wechselfeldern auch unter Einbeziehung aller Unsicherheiten sichergestellt. Schutzmaßnahmen gegenüber elektrischen und magnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

Die Einhaltung der zulässigen Werte der 26. BImSchV stellt nicht grundsätzlich sicher, dass bspw. keine Beeinträchtigungen für besonders gefährdete Personen (z. B. Schwangere, Implantatträger) auftreten können. Dies ist jedoch im Einzelfall anhand der Exposition des Betroffenen und ggf. der Eigenschaften der Anlage zu beurteilen, wobei die Regelungen zum Arbeitsschutz beachtet werden sollten. Erhebliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Anlage- und baubedingte Auswirkungen spielen bei der Strahlung keine Rolle.

Erschütterung

Ausgehend von Messungen im Baugrund wurde für das geplante Quartier der ‚Urbanen Mitte Süd‘ untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können (GuD 2021). Diese Wirkung zählt zu den betriebsbedingten Auswirkungen. Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr, die in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet verlaufen, wurden Überschreitungen der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Entfernungen bis zu 35 m bzw. 45 m Abstand zur Bahntrasse prognostiziert. Für Abstände < 12 m zur Bahnstrecke ergeben sich aus den Prognoseberechnungen Sekundärluftschallpegel, die ebenfalls oberhalb der empfohlenen Anhaltswerte für die Tag- und Nachtzeit liegen. Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen schwingungstechnisch abgekoppelt von den planfestgestellten Verkehrsanlagen errichtet werden. Es wird eine textliche Festsetzung aufgenommen, die eine schwingungstechnische Abkopplung von den planfestgestellten Verkehrsanlagen vorsieht. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ergeben sich damit keine erheblichen Beeinträchtigungen aufgrund von Erschütterungen.

Anlagebedingte Auswirkungen spielen bei der Erschütterung keine Rolle.

Baubedingte Auswirkungen sind während der Bauphase möglich. Hier ist aber nicht von erheblichen Auswirkungen auszugehen, da die Baumaßnahme auch zeitlich begrenzt sein wird.

Unfälle und Katastrophen

Die Planung bereitet keine Vorhaben vor, die anfällig sind für Katastrophen und Unfälle. Es werden daher keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen entstehen.

Licht

Das Plangebiet befindet sich nicht im Umfeld von empfindlichen Wohnnutzungen. Eine erhebliche Beeinträchtigung der gesunden Nachtruhe durch Licht ist daher nicht zu erwarten. Dies wäre eine betriebsbedingte Auswirkung.

Baubedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da die Bautätigkeit in der Regel nicht nachts erfolgt. Sollte dies in Ausnahmefällen erfolgen, wäre dies dann nicht erheblich, da die Baumaßnahmen nicht dauerhaft und nicht nachhaltig wären.

Anlagebedingte Auswirkungen sind in Hinblick auf die Besonnungs- und Belichtungssituation durch Schattenwurf der geplanten Bebauung zu untersuchen. Für die Baugebiete MK 6 und

MK 7 erfolgen Untersuchungen zu Belichtung und Besonnung der angrenzenden Parkflächen sowie von zwei Nachbargebäuden - STATION Berlin einschließlich möglicher Erweiterung und Deutsches Technikmuseum (KARDORFF 2022). Sowohl die Verschattung als auch kumulierte Besonnungszeiten des Parks am Gleisdreieck werden für die Stichtage mit dem höchsten Sonnenstand (21. Juni), dem niedrigsten Sonnenstand (21. Dezember) und der sog. Tag-Nachtgleiche 21. März / 21. September untersucht.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass sowohl im Ost- als auch im Westpark auch mit der geplanten Hochhausbebauung eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Eine quantitative Untersuchung zeigt, dass sich die Sonnenstunden auf den Flächen des Parks am Gleisdreieck im Gesamtjahr wenig und auch nur beschränkt auf Teilbereiche durch die Hochhäuser verändern. Es entsteht eine Differenz von 146 Sonnenstunden pro Jahr. Dies entspricht einer Reduzierung um 9 %. Im Sommer erhalten die Parks fast keinen zusätzlichen Schatten durch die geplante Bebauung. Im Bereich des Ostparks wird nur ein kleiner Streifen sehr geringfügig am späten Nachmittag im Winterhalbjahr zusätzlich verschattet. Im Westpark werden nur Teilflächen (mittlerer Teil) zeitweise bzw. geringfügig zusätzlich am frühen Morgen verschattet.

Durch die Planung erfolgen nur geringfügige Beeinträchtigungen der Nachbarbebauung STATION Berlin (einschließlich geplanter Erweiterung) und Deutsches Technikmuseum. Die Besonnungssituation ist für die STATION Berlin einschließlich geplanter Erweiterung mit mindestens 5 Stunden weiterhin hoch. Für die geplante Erweiterung werden ein hoher Verglasungsanteil und angemessene Raumtiefen empfohlen.

Bei dem Gebäude des Deutschen Technikmuseums werden die Vorgaben der DIN-Norm bereits im Bestand nicht vollständig erfüllt. Mit der Planung kommt es zu einer Verschlechterung der Situation. Allerdings handelt es sich bei den Räumen nicht um Aufenthaltsräume, sodass die Tageslichtnormen nicht zur Anwendung kommen. Bei einer eventuellen Umnutzung der Räume wäre eine Optimierung in Hinblick auf natürliches Licht erforderlich.

Wärme

Auswirkungen durch Wärme sind im Rahmen des Kapitels Klima behandelt (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“)

2.4.3 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume.

Durch die Planung werden insgesamt 402 m² Fläche gärtnerisch angelegt. 15 % der Dachflächen jeweils in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind zu begrünen. Dies entspricht 456 m². Es sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.

Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags.

Zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2019) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen

Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen.

Die konkrete Umsetzung, die vor allem die Glasflächen in den Fassaden betrifft, und deren Gestaltung erfolgt in der Ausführungsplanung zum Hochbau. Sie ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Mit der 6. Novellierung der Berliner Bauordnung werden Regelungen eingeführt werden, nach denen im Bauantragsverfahren Maßnahmen nachgewiesen werden müssen, die eine Störung bzw. Gefährdung von Tieren reduzieren. Bei der Außenbeleuchtung sind Beleuchtungsintensität, -abstrahlung und Blauanteile des Lichts zum Schutz der freilebenden Tierwelt auf das erforderliche Maß zu begrenzen.

In den Städtebaulichen Vertrag wird eine Verpflichtung aufgenommen, die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, mit dem Bezirksamt abzustimmen und umzusetzen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen, Licht oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da im Plangebiet keine störungsempfindlichen Tiere vorkommen bzw. durch den Park und die angrenzenden Nutzungen bereits eine hohe Lichtverschmutzung vorhanden ist.

Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes

Durch die Planung sind keine Natura 2000 Gebiete betroffen. Es erfolgen daher keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen auf Natura 2000 Gebiete.

2.4.4 Schutzgut Boden

Anlagebedingt werden durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen. Durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Kerngebiete MK 6 und MK 7 festgesetzt werden. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. In Bezug auf die Baugebietsgröße von 7.940 m² und unter Berücksichtigung der bestehenden Versiegelung von 2.348 m² wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 5.594 m² ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden. Das Bodenleben kommt unter den versiegelten Flächen nahezu vollständig zum Erliegen. Zukünftig werden nur 272 m² Grünflächen mit Bodenanschluss bestehen.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nicht zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen sind vernachlässigbar, da durch die Vorprägung des Standorts bereits von verdichteten Böden auszugehen ist und keine natürliche Horizontierung der Böden mehr besteht. Das Plangebiet ist Teil einer unter den Nummern 304, 391 und 390 im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin geführten Fläche. Im Süden des Plangebiets wurde eine lokale Bodenverunreinigung festgestellt (rund 250 m² bzw. rund 380 m³). Ein unmittelbarer Handlungsbedarf bei der derzeitigen Brache besteht nicht. In der Nähe befindet sich eine weitere Fläche mit einer erhöhten PAK-Belastung. Einer Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskataster der Stadt Berlin steht nichts entgegen (Landplus 2014), wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Eine Sicherung der Maßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag. Sollten im Plangebiet darüber hinaus Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, besteht eine Verpflichtung zur Sanierung des Schadensfalls. Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter

dem Deutschen Technikmuseum, insbesondere der ehemaligen Fettgasanstalt, erfolgt die Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sogenannten Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung. Eine Sicherung der Maßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

2.4.5 Schutzgut Wasser

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts. Im Bestand ist das Plangebiet zu rund 70% unversiegelt. Durch die Planung nimmt der Versiegelungsgrad sehr stark zu. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Durch die Planung wird eine zusätzliche Versiegelung von 5.594 m² ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden. Damit wird sich der lokale Wasserhaushalt weiter verschlechtern. Die erheblichen Beeinträchtigungen können reduziert werden, indem ein vollständiger Rückhalt des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet erfolgt (KRAFT 2022). Es sind Mulden-Rigolensysteme sowie Retentionsdächer vorgesehen. 58 % des anfallenden Regenwassers wird als Brauchwasser verwendet. Für die geplanten Gebäude wird nur in sehr geringem Umfang Dachbegrünung realisiert. In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Bezogen auf eine Grundfläche von insgesamt 3.040 m² entspricht dies 456 m². Demnach werden nur 42 % des Niederschlagswassers verdunsten oder versickern können. Es verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird. Gemäß städtebaulichem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

Neben den quantitativen Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt sind die qualitativen zu betrachten. Es sind keine Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten. Sind im Rahmen von Baumaßnahmen Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich, ist die Wasserbehörde einzubeziehen. Es sind keine erheblichen baubedingten Beeinträchtigungen zu erwarten.

Aus unterschiedlichen Gründen ist eine Absenkung des Grundwassers während der Bauphase zu verhindern, u.a. um ein Verschleppen von Altlasten zu verhindern. Um eine trichterförmige Grundwasserabsenkung zu verhindern, soll der Bau der Untergeschosse im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen und auch keine Gefahr für die Verfrachtung von Grundwasserschäden bedeuten. Die Dichtigkeit der Baugrube soll durch hohe Anforderungen an die Qualität der Ausführung sowie eine enge Überwachung gewährleistet werden. Erforderlichenfalls müssen Wände oder Dichtsohlen nachgedichtet werden. Eine Sicherung der Maßnahmen erfolgt im Städtebaulichen Vertrag. Es wird von nicht erheblichen Auswirkungen ausgegangen, da diese bautechnisch verhindert werden können.

Das Umweltamt des Bezirks Mitte hat in der erneuten Behördenbeteiligung auf eine Altlast im Bereich des Baugrundstücks Dennewitzstraße 38 und auf einen Altlastenverdacht auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseum hingewiesen. Für die 'Urbane Mitte Süd' ist eine Bauausführung vorgesehen, durch die kein Absenkrichter entsteht (s.o.). Damit ist ein Verschleppen der in ca. 500 m westlicher Richtung befindlichen Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38 ausgeschlossen. Darüber hinaus liegen westlich des Plangebiets die mit

einem Durchmesser/ einer Höhe von ca. 10 m hergestellten Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahnverbindung, die zusätzlich eine absperrende Wirkung haben.

Für den historischen Standort der Fettgasanstalt auf dem heutigen Gelände des Deutschen Technikmuseums wird vom Umweltamt des Bezirks Mitte ein relevanter Altlastenverdacht ausgesprochen. Das Ergebnis einer Altlastenuntersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowie Boden- und Grundwasseruntersuchungen auf dem benachbarten Grundstück des Deutschen Technikmuseums im Zuge von Boden- und Grundwassersanierungsmaßnahmen können die Vermutung einer relevanten Grundwasserbelastung nicht bestätigen.

Unabhängig davon, wird bei der vorgesehenen Bauausführung (Trogbaugruben) kein Risiko für das Verschleppen einer Altlast gesehen.

Alle Eingriffe in das Grundwasser müssen bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt IID beantragt werden (Antrag auf UVP-Vorprüfung und Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis). Dabei wird u.a. geprüft, ob signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu besorgen sind. Boden- und Grundwasserbelastungen, die sich außerhalb des Plangebietes befinden und durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes beeinflusst werden, sind regelmäßig Prüfgegenstand im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren.

Auch die Entscheidung über eine Erlaubnisfreiheit kann nur von der Wasserbehörde getroffen werden. Damit ist gesichert, dass entsprechende Belange während der Bauphase Berücksichtigung finden.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.4.6 Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Lufttemperatur

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen auf das Geländeklima. Durch die zusätzliche Flächenversiegelung verdunstet weniger Niederschlagswasser, was dazu führt, dass die Verdunstungskühle ausbleibt. Verstärkt wird der Effekt der Erwärmung durch die Baukörper, welche Wärme abstrahlen und die erhöhte Oberflächenrauigkeit. Dadurch wird das Geländeklima beeinflusst. Durch die Planung kommt es zu einer Beeinflussung der meteorologischen Parameter vor allem innerhalb des Plangebiets. Mit Umsetzung der Überbauung steigen die nächtlichen Temperaturwerte auf das Niveau der dicht bebauten Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße an. Mit der geplanten Bebauung ist eine lokale Zunahme der Temperatur um 0,25 bis 1,9°C zu beobachten. Zunahmen von mehr als 1°C treten vor allem dort auf, wo im Basisszenario Offenfläche mit entsprechend starker nächtlicher Abkühlung vorhanden ist. Es sind keine Auswirkungen auf andere empfindliche Nutzungen im Stadtgebiet zu erwarten.

Luftaustausch

Während die Wirkung auf die Temperatur nicht über das Plangebiet hinausgeht, sind beim Kaltluftströmungsfeld deutliche Effekte zu beobachten. Im Nahbereich der geplanten Gebäude kommt es erwartungsgemäß zu den stärksten Reduktionen des bodennahen Windfelds um mehr als 0,2 m/s. Die Abnahmen bleiben im Wesentlichen auf das Plangebiet südlich der STATION Berlin begrenzt. Kleinräumig kommt es innerhalb des Plangebietes zu einem Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten, diese nehmen im Süden 0,2 m/s ein. Westlich des Plange-

bietet im Gebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und den westlich angrenzenden Parkflächen kommt es zu einer Zunahme von mehr als 0,2 m/s durch Kanalisierungseffekte der Kaltluft. Die Beeinflussung der bodennahen Strömungsgeschwindigkeiten verbleibt im Nahbereich des Plangebietes.

Kaltluftvolumenstrom

Durch die Planung ergibt sich ein Rückgang des Kaltluftvolumenstroms um bis zu (minus) 25 Prozentpunkte, im Bereich des Plangebietes im Nahbereich des geplanten Hochhauses und nördlich davon. Südöstlich ergibt sich zum Teil auch außerhalb des Plangebietes eine kleinräumige Abnahme von bis zu (minus) 25 Prozentpunkten. Dies stellt aber keine nennenswerte Beeinträchtigung dar, da hier keine empfindlichen Nutzungen bestehen. Über der Schöneberger Wiese beträgt die Abnahme des Kaltluftvolumenstroms weniger als (minus) 10 Prozentpunkte. Eine qualitative Verschlechterung der Kaltluftversorgung entsteht daraus nicht, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt. Kleinräumig kommt es zu Abnahmen des Kaltluftvolumenstroms südlich der Trebbiner Straße. Die Nutzungsänderung im Plangebiet führt nicht zu einer nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumenstroms. Die nächtliche Versorgung mit Kalt- und Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt (GEO-NET 2021c).

Physiologisch Äquivalente Temperatur

In den durch die Gebäudekörper verschatteten Bereichen zeigt sich eine deutliche Abnahme der Physiologisch Äquivalenten Temperatur um bis zu 12°C. Im Nahbereich des Gebäudes kann es lokal zu Abnahmen um 2°C kommen. Dies ist auf eine Veränderung des Windfelds sowie der Bodenbedeckung zurückzuführen. Die Veränderungen sind als unerheblich zu bewerten (GEO-NET 2021c).

Windkomfort

Durch die Planung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' kommt es zu Windkomfortproblemen, dies ist typisch für eine Hochhausbebauung. Eine Windkomfortanalyse (GEO-NET 2021a) bezieht sich auf die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, d.h. auf die gesamten Auswirkungen des Quartiers 'Urbane Mitte'. Es wurde eine weiterführende Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erarbeitet, die ausschließlich eine Entwicklung dieses Bebauungsplans betrachtet (GEO-NET 2021b). Für die Umweltprüfung wurden beide Gutachten betrachtet, um zukünftige kumulierende Wirkungen ebenfalls auszuschließen.

Inwieweit Windgeschwindigkeiten als störend empfunden werden, hängt von der von einer Person ausgeübten Tätigkeit, Umgebung sowie vom subjektiven Empfinden ab.

In Deutschland gibt es aktuell keine verbindlichen Bewertungskriterien für eine Beurteilung des Windkomforts. Daher erfolgte die Beurteilung nach den DGNB-Kriterien zum Windkomfort. Die Kriterien geben Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den verschiedenen Nutzungsbereichen durch mangelnden Windkomfort eingeschränkt wird. Des Weiteren wurde das Gefährdungspotential durch Starkwind mittels der niederländischen Richtlinie zur Beurteilung des Windkomforts (NEN 8100, 2006) abgeschätzt. Die Abschätzung des Gefährdungspotentials mittels dieser Richtlinie ist Stand der Technik und aus meteorologischer Sicht übertragbar auf die Situation in Berlin. Die Beurteilung basiert auf einer Auswertung von Stundenmittelwerten der Windgeschwindigkeit in 2 m Höhe.

Es wurden Stundenmittelwerte der Windgeschwindigkeit und Böen mit einer Andauer von 10 Sekunden ausgewertet. Die Ergebnisse für unterschiedliche Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten wurden mit Hilfe der Messdaten der Wetterstation Berlin-Tegel klimatologisch gewichtet und Überschreitungshäufigkeiten für unterschiedliche Windböengeschwindigkeiten

bestimmt. Die Beurteilung erfolgte anhand der DGNB-Kriterien für Windkomfort in Böen. Es gibt Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen durch Windkomfort eingeschränkt wird.

Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers 'Urbane Mitte' sowie in den engen Bereichen zwischen den Gebäuden zu starken Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgänger*innenniveau in 2 m Höhe haben. Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEO-NET 2021a).

Im Bereich des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kommt es zu Abänderungen der Strömungsverhältnisse (GEO-NET 2021b). Bei der Klassifizierung des Windkomforts kommt es zu sichtbaren Veränderungen aufgrund der Modifikation des Windströmungsfeldes und der Zunahme der von Häufigkeiten der mittleren Windgeschwindigkeiten und Häufigkeit von Windböen. Entscheidend dafür sind Kanalisierungseffekte zwischen Gebäudestrukturen und die Zunahme von Turbulenzen im Umfeld von Strömungshindernissen, welche hauptsächlich in einem Bereich südlich der geplanten Gebäude und in einem kleineren Areal zwischen den nördlich angrenzenden Gebäuden zu finden sind. Insgesamt werden die Windkomfortkriterien weitgehend eingehalten (GEO-NET 2021b). Erhebliche Wirkungen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind demnach nicht zu erwarten.

Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgänger*innenniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Der Windkomfort in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. grünbaulicher Art, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Lufthygiene

Die Auswirkungen der Planung auf die Lufthygiene wurden in Zusammenhang der Bebauung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' untersucht (HOFFMANN-LEICHTER 2021a). Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch den Planfall durchgeführt.

Im Rahmen einer Ausbreitungsrechnung wurde ermittelt, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO_2 sowie Feinstäube PM_{10} und PM_{25} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten. Lediglich eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwertes von PM_{10} ist nicht ausgeschlossen. Dies betrifft die westliche Fassade der Schöneberger Straße 14/15. Die Änderung ist aber nicht als erheblich zu bewerten. Aus lufthygienischer Sicht sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet gegeben. Zudem ergeben sich durch die Planung keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebietes.

Demnach ist für die bauliche Entwicklung des südlichen Teils des Quartiers, für die der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen soll, nicht von erheblichen anlage- und betriebsbedingten Wirkungen auszugehen. Baubedingte Wirkungen können nicht bewertet werden, da der Bauablauf nicht festgesetzt werden kann. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen.

Klimawandel

Gemäß Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin einen DGNB-Zertifizierungsprozess für Neubauten durchzuführen. Im Rahmen eines weiteren Wettbewerbs soll zudem ein bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz der Gebäude, gerechnet auf einen Lebenszyklus an Gebäuden, sichergestellt werden.

In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein oberirdisch autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlage zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen. Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt. Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.

Baubedingte Wirkungen können nicht bewertet werden, da der Bauablauf nicht festgesetzt werden kann. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen. Anlagebedingte Wirkungen spielen bei dem Thema Klimawandel keine Bedeutung, da es hier um Treibhausgase geht, die durch den Betrieb erzeugt werden.

2.4.7 Schutzgut Landschaftsbild / Ortsbild

Durch die Planung wird das Landschaftsbild erheblich verändert. Zum einen ist von einer Verbesserung des Stadtbildes auszugehen, da die wenig attraktive, eingezäunte Brachfläche wie der Teil des Stadtraumes wird. Die geplante Bebauung ist Teil des Quartiers 'Urbane Mitte', das sich als Ergebnis eines internationalen Wettbewerbs durch qualitativ hochwertige Plätze und Gebäude auszeichnen wird. Das gesamte Quartier 'Urbane Mitte' hat eine Höhenentwicklung, die vergleichbar ist mit den Gebäuden am Potsdamer Platz.

Die Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m eine mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m, 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf. Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken, wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums, eingeschränkt.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild sind durch die Planung nicht zu erwarten.

2.4.8 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude, diese werden aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier 'Urbane Mitte' überlagert.

Die Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ geschaffen werden soll. Durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet, die keine Auswirkungen auf die denkmalgeschützte Hochbahn haben.

Durch die Planung findet eine stadtentwicklungspolitisch sinnvolle Wiedernutzung der brachliegenden Grundstücke statt. Anlagebedingt gibt es keine erheblichen Beeinträchtigungen von Sachgütern.

Baubedingte Wirkungen können nicht bewertet werden, da der Bauablauf nicht festgesetzt werden kann. Es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind durch die Planung nicht zu erwarten.

2.4.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete

Die Schutzgüter stehen untereinander in einem Wirkungszusammenhang. Zum Beispiel führt eine Versiegelung bisher unversiegelter Böden zu einem Verlust natürlicher Bodenfunktionen wie der Fähigkeit zur Filterung, Pufferung und Umwandlung von Schadstoffen und zu einem Verlust von Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Der Vegetationsverlust führt zu einem Lebensraumverlust für Tiere sowie zu einem Verlust Staub bindender Strukturen.

Die einzelnen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen im Plangebiet nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll zusammen mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Baugebiet 'Urbane Mitte' schaffen. Im Rahmen der Umweltprüfung wurden daher für die Schutzgüter, für die es relevant ist, zwei Bezugsebenen gewählt und dargestellt, welche Auswirkungen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ allein und welche durch die Realisierung des ganzen Quartiers 'Urbane Mitte' zu erwarten sind. Schutzgutbezogen wurde im Rahmen der Umweltprüfung darauf hingewiesen, wenn sich einzelne Wirkungen durch die Entwicklung des gesamten Quartiers verstärken.

2.4.10 Auswirkungen infolge der Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung

Durch die Ansiedlung von vor allem Dienstleistungsbetrieben wie Büros sowie Gastronomie werden Abfälle erzeugt. Dabei wird es sich um Papier-, Wertstoff und Restmüll handeln. Speisefette sind speziell zu entsorgen. Gefährliche Abfälle entstehen durch die im Bebauungsplan zulässigen Nutzungen nicht. Auch Abwässer werden erzeugt. Im Städtebaulichen Vertrag wird gesichert, dass ein Betriebskonzept zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik zu erarbeiten und umzusetzen ist. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl mit Abfällen als auch Abwasser ein ordnungsgemäßer Umgang erfolgt. Erhebliche betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Anlage- und baubedingte Auswirkungen spielen bei diesem Thema keine Rolle bzw. sind vernachlässigbar.

2.4.11 Auswirkungen infolge der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt

Im Plangebiet sind zukünftig keine Betriebe zulässig, die Störfall anfällig sind. Es wird demnach durch die Planung kein Risiko für schwere Unfälle begründet. Es entstehen damit keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Auswirkungen.

2.4.12 Auswirkungen infolge der eingesetzten Techniken und Stoffe

In der Bebauungsplanung gibt es keine Rechtsgrundlage zur Festsetzung bestimmter Baumaterialien. Es wird davon ausgegangen, dass die umweltbezogenen Vorschriften zur Verwendung von Baustoffen eingehalten werden. Erhebliche anlagebedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen spielen bei den Stoffen und Techniken keine Rolle.

2.4.13 Erheblichkeit der Auswirkungen

Die zusammenfassende Bewertung der Erheblichkeit ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Schutzgut	Bewertungskriterien	Bewertung der Erheblichkeit
Fläche	Auswirkungen auf Flächenverbrauch	-
Mensch und seine Gesundheit einschließlich der Auswirkungen infolge der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen	Auswirkungen auf Erholungssituation Auswirkungen durch Verkehr Auswirkungen durch Emissionen von Schadstoffen, Erschütterung, Licht, Wärme, Strahlung	-
Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt	Auswirkungen auf Lebensraumfunktion Auswirkungen auf den Biotopverbund Auswirkungen auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck der Natura 2000 Gebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes	-
Boden	Auswirkungen auf natürliche Bodenfunktion	+
Wasser	Auswirkungen auf lokalen Wasserhaushalt Gewässerbelastung durch anthropogen induzierten Oberflächenabfluss	+
Klima/ Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels	Auswirkungen auf klimawirksame Strukturen Auswirkungen auf Luftaustausch Auswirkungen auf den Klimawandel und die Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels	-
Landschaftsbild/ Ortsbild	Auswirkungen auf Landschaftsbild Auswirkungen auf Sichtbeziehungen	+
Kultur- und Sachgüter	Auswirkung auf Erscheinungsbild von Denkmälern Umweltbezogene Auswirkungen auf Sachgüter	+
Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete	Potenzierende Wirkungen	-
Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung	Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit	-
Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt	Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe (Kultur- und sonstige Sachgüter) oder die Umwelt	-
eingesetzte Techniken und Stoffe	Auswirkungen auf Boden, Grund- und Oberflächenwasser und Menschen und ihre Gesundheit (Lärm, Emissionen)	-

Bewertungen: + Beeinträchtigungen erheblich / Maßnahmen erforderlich
 - Beeinträchtigung nicht erheblich

Tabelle 4: Erheblichkeit der Auswirkungen

2.5 Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB

2.5.1 Eingriffsbewertung und -bilanzierung

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen wird mit dem Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten vorgenommen (gültige Fassung zum Zeitpunkt der Einleitung des Planverfahrens, SenUVK 2013). Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten geht zum einen von fiktiven Wiederherstellungskosten stellvertretend für die Funktionen und Werte des Arten- und Biotopschutzes als Bemessungsgrundlage für die Kompensationsermittlung aus. Stellvertretend für den Boden-, Wasser- und Klimahaushalt wird zum anderen mit einem Versiegelungskostenansatz gearbeitet. Des Weiteren werden Bäume, die unter die Baumschutzverordnung (BaumSchVO) fallen, gemäß den Regelungen der BaumSchVO bilanziert.

„Fiktive“ Wiederherstellungskosten meint in diesem Zusammenhang, dass durchschnittliche, nicht auf den konkreten räumlichen Einzelfall bezogene Herstellungskosten als Bemessungsgrundlage herangezogen werden sollen, da die speziellen Bedingungen einer potenziell naturnahen Wiederherstellung bei der Erhebung von Abgaben häufig nicht bekannt sind.

2.5.1.1 Planungsrechtliche Bewertung

Bei der Ermittlung des Umfangs der notwendigen Maßnahmen zur Kompensation für den durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriff ist die derzeitige planungsrechtliche Gebietsqualität (vor der Rechtswirksamkeit des Bebauungsplans) und deren Auswirkung auf die Zulässigkeit von Vorhaben zugrunde zu legen. Gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB ist ein Eingriff in Natur und Landschaft nicht ausgleichspflichtig, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig waren.

Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn die durch den Bebauungsplan zulässige Nutzung die bisher zulässige überschreitet. Das Plangebiet ist planungsrechtlich im Bestand in drei Teilflächen zu gliedern (vgl. Abbildung 15). Der größte Teil des Plangebietes (64%) ist als Außenbereich nach § 35 BauGB zu bewerten. Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen. Für den Bereich südlich der STATION Berlin besteht Planungsrecht nach § 30 BauGB durch den Baunutzungsplan für Berlin von 1960.



Abbildung 15: Planungsrechtliche Bewertung des Plangebietes

2.5.1.2 Nach § 30 BauGB zu bewertende Flächen

Ein kleiner Anteil des Plangebietes südlich des Postbahnhofs ist im Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3, festgesetzt. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosszahl von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,3 und einer Baumassenzahl von 6,0. In der Baustufe V/3 ist eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Baumassenzahl von 7,2 zulässig, wenn nur Gebäude errichtet werden, die Wohnungen nicht enthalten; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal bleiben außer Betracht.

In der Baunutzungsverordnung von 1968 werden die Nebenanlagen und sonstigen Bewegungs- und Abstellflächen nicht mitgerechnet, dies gilt ebenfalls für Stellplätze und Garagen. Es gab in der Baunutzungsverordnung von 1968 im Gegensatz zur aktuell geltenden Baunutzungsverordnung 1990 keine Reglementierung, die besagt, dass die Hauptanlagen nur zu 50% durch Nebenanlagen zu überschreiten sind. Insofern wird die Baunutzungsverordnung von 1968 so interpretiert, dass danach eine hundertprozentige Versiegelung möglich gewesen wäre. Das heißt, dass durch die Planung keine ausgleichspflichtigen Eingriffe im Bereich dieser Teilfläche vorbereitet werden, da die Eingriffe bereits zulässig sind.

Bei der Ermittlung des Gesamtkostenäquivalentes wären daher nur die Bäume, die nach Baumschutzverordnung geschützt sind, in die Bewertung einzustellen, da diese Rechtsverordnung separat gilt. Es sind keine Bäume in der Teilfläche vorhanden. Somit entfällt eine weitere Betrachtung des Kostenäquivalentes für diese Teilfläche.

2.5.1.3 Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen

Vor Aufstellung des Planverfahrens wurde festgestellt, dass sich die Bebaubarkeit eines Teils des Plangebietes auf der Grundlage von § 34 BauGB bemisst. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Für das Plangebiet ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der überwiegende Teil des Eingriffs ist somit gemäß § 1 Abs. 3 BauGB nicht ausgleichspflichtig, weil er bereits planerisch zulässig ist.

Nur das über das planungsrechtlich hinausgehende Maß ist daher in die Bewertung einzustellen, um so den ausgleichspflichtigen Eingriff ermitteln zu können. Dabei sind die Eingangsparameter zu verändern. Dies wird im Folgenden bei der Berechnung des Kostenäquivalentes dargestellt.

Biotoptypen

Die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche weist eine Größe von 1.896 m² auf. Die Fläche verteilt sich auf folgende Biotoptypen:

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m ²	Flächenanteil in %
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	128,7	6,8
10272	gärtnerisch gestaltete Freiflächen, Anpflanzung von Sträuchern	21,3	1,1
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen (in Betrieb)	18,9	1,0
12611	Pflasterstraßen	1.333,40	70,4
12651	unbefestigter Weg	104,1	5,5
12663	Bahnbrachen	219,7	11,6
12740	Lagerfläche	52,1	2,7
12830	sonstige Bauwerke (Betonmauer)	17,8	0,9
		1.896,0	100%

Tabelle 5: *Biotoptypen im Bestand*

Für die Biotoptypen ist nur der Flächenanteil in die Bewertung einzustellen, dessen Überplanung bislang planungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Grund der planungsrechtlich zulässigen Überbauung von 75 % der nach § 34 beurteilten Teilfläche können nur 25 % als Biotopverlust bilanziert werden. Daraus ergibt sich ein kompensationspflichtiger Biotopverlust von 474,0 m². Für diese Restfläche werden die gleichen prozentualen Flächenverteilungen wie an der Gesamtfläche zu Grunde gelegt (vgl. Tabelle 5). Dabei werden die versiegelten Flächen nicht berücksichtigt, da diese nicht wertgebend sind.

		Fläche in m²	Flächen- anteil in %
Nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche		1.896,0	100%
Bereits planungsrechtlich zulässige Eingriffsfläche		1.422,0	75%
verbleibende ausgleichspflichtige Fläche		474,0	25%
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	32,2	6,8
10272	gärtnerisch gestaltete Freiflächen, Anpflanzung von Sträuchern	5,2	1,1
12663	Bahnbrachen	55,0	11,6

Tabelle 6: *Anteilige Ermittlung der Biotope unter Berücksichtigung von bestehenden Planungsrechten*

Bäume

Der Verlust an Bäumen, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wird vollständig in die Bewertung eingestellt. Es sind zwei Bäume nach § 6 BaumSchVO ersatzpflichtig.

Versiegelung

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Demnach wäre eine Versiegelung von 1.422,0 m² bereits zulässig. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung einer Straße vor. Es wird im Sinne eines Worstcase-Ansatzes von einer vollständigen Versiegelung ausgegangen. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht für den nach § 34 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 474,0 m². Diese Neuversiegelung ist als kompensationspflichtiger Eingriff zu werten.

	GRZ	Fläche in m ²
nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche		1.896,0
bereits planungsrechtlich zulässige Versiegelung	0,75	1.422,0
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,00	1.896,0
verbleibende kompensationspflichtige Neuversiegelung		474,0

Tabelle 7: Ermittlung der kompensationspflichtigen Neuversiegelung

Für den Teil des Plangebietes, der nach § 34 BauGB zu bewerten ist, ergibt sich somit folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m ²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungskosten in €	Einzelpreis Pflegekosten in €	Gesamtbeitrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
07322	mehrschichtige Gehölzbestände aus überwiegend nicht heimischen Arten, jung	32,2	15	3,5	595,7
12663	gärtnerisch gestaltete Freifläche, Anpflanzung von Sträuchern	5,2	3	0,9	20,3
07322	Bahnbrachen	55,0	0,5	0	27,5
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				643,48
	10 % Planungskosten				64,35
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	2 - Spitzahorn	1,00	590,00		590,00
	3 - Spitzahorn	2,00	590,00		1.180,00
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				1.770,00
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				1.770,00
	Gesamtsumme biotische Komponente				<u>4.247,83</u>

(2. Tabellenteil auf der nächsten Seite)

Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	474,0	13,00		6.162,00
	Gesamtsumme Netto				10.409,83
	19% Mehrwertsteuer				1.977,87
	Endsumme				12.387,70

Tabelle 8: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 34 BauGB im Baugebiet

2.5.1.4 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen

Der südliche Teil des Plangebietes ist dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB zuzuordnen. Eingriffe, die durch die Planung in diesem Bereich vorbereitet werden, sind vollständig ausgleichspflichtig. Ein Teil der Flächen soll künftig durch Baugebiete und ein Teil durch Straßenflächen überplant werden. Daher erfolgt hier eine Differenzierung.

2.5.1.5 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen im Baugebiet

Biotoptypen

Die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist und zukünftig als Baugebiet entwickelt werden soll, ist durch folgende Biotoptypen geprägt.

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m²	Versiegelungsanteil in %	Versiegelte Fläche
32101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10%)	353,4	0	0,0
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	1.034,1	0	0,0
12642	Parkplätze, teilversiegelt	200,4	0,25	50,1
12653	teilversiegelter Weg (inkl. Pflaster)	165,4	1	165,4
12663	Bahnbrachen	3.026,7	0	0,0
12831	Ruinen	10,9	1	10,9
		4.790,9		226,4

Tabelle 9: Biotoptypenverteilung und Versiegelungsanteile im Gebiet, das nach § 35 BauGB zu bewerten ist (Baugebiet)

Bäume

In der Teilfläche, die nach § 35 BauGB zu beurteilen ist und zukünftig Baufläche ist, befindet sich ein Baum, der gemäß Baumschutzverordnung geschützt ist. Dieser wird in die Bewertung des Gesamtkostenäquivalentes nach den Maßgaben der Baumschutzverordnung eingestellt.

Versiegelung

Im Bestand sind gemäß Biotoptypenerfassung 226,4 m² versiegelt. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung von zwei Kerngebieten vor. In den Kerngebieten kann die zulässige Grundfläche durch Tiefgaragen bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht in dem nach § 35 beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 4.564,5 m².

	GRZ	Fläche (in m²)
nach § 35 BauGB zu beurteilende Fläche		4.790,9
Versiegelung Bestand		226,4
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,0	4.790,9
Neuversiegelung		4.564,5

Tabelle 10: Ermittlung der Neuversiegelung Teilgebiet § 35 BauGB (Baugebiet)

Für die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist, ergibt sich folgendes Gesamtkosten-äquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungskosten in €	Einzelpreis Pflegekosten in €	Gesamt-betrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biotoptypen				
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	353,4	1,35	0,55	671,5
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	1.034,1	0,5	0	517,1
12663	Bahnbrachen	10,9	0,5	0	5,5
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biotoptypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				1.193,96
	10 % Planungskosten				119,40
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				
	1 - Eschen-Ahorn	2	590,00		1.180,00
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				1.180,00
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				1.180,00
	Gesamtsumme biotische Komponente				3.673,36
Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	4.564,50	13,00		59.338,50
	Gesamtsumme Netto				63.011,86
	19% Mehrwertsteuer				11.972,25
	Endsumme				74.984,11

Tabelle 11: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 35 BauGB (Baugebiet)

2.5.1.6 Nach § 35 BauGB zu bewertende Flächen im Straßenbereich

Ein kleiner Teil der nach § 35 BauGB zu beurteilenden Fläche soll als Straße entwickelt werden.

Biotoptypen

Die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist und zukünftig Straße ist, ist durch folgende Biotoptypen geprägt.

BT Code	Flächen im Bestand	Fläche in m²	Versiegelungsanteil in %	Versiegelte Fläche
10160	vegetationsfreie, unversiegelte Fläche	0,10	0	0,0
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen (in Betrieb)	114,4	1	114,4
12611	Pflasterstraßen	34,7	1	34,7
12663	Bahnbrachen	115,4	0	0,0
		264,6		149,1

Tabelle 12: Biotoptypenverteilung und Versiegelungsanteile im Gebiet, das nach § 35 BauGB zu bewerten ist (Straße)

Bäume

In der Teilfläche, die nach § 35 BauGB zu beurteilen ist und die zukünftige Straße ist, befinden sich keine Bäume, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind.

Versiegelung

Im Bestand sind gemäß Biototypenerfassung 149,1 m² versiegelt. Der Bebauungsplan sieht die Festsetzung einer Straßenfläche vor. Es wird im Sinne eines Worstcase-Ansatzes von einer vollständigen Versiegelung ausgegangen. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht in dem nach § 35 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 115,5 m².

	GRZ	Fläche (in m ²)
nach § 35 BauGB zu beurteilende Fläche		264,6
Versiegelung Bestand		149,1
gemäß Bebauungsplan zukünftig zulässige Versiegelung	1,0	264,6
Neuversiegelung		115,5

Tabelle 13: Ermittlung der Neuversiegelung Teilgebiet § 35 BauGB (Straße)

Für die Fläche, die als Außenbereich zu bewerten ist und zukünftig Straßenfläche ist, ergibt sich folgendes Gesamtkostenäquivalent.

Code Berlin	Kostenschätzung	Fläche (m ²)/ Menge (Stk.)	Einzelpreis Herstellungskosten in €	Einzelpreis Pflegekosten in €	Gesamtbetrag in €
Biotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Biototypen				
032101	Landreitgrasfluren, weitgehend ohne Gehölze	0,1	1,35	0,55	0,2
12663	Bahnbrachen	115,4	0,5	0	57,7
	Bäume (die nicht unter BaumSchVO fallen)				
	keine				-
	Zwischensumme Biototypen und Bäume, die nicht unter die BaumSchVO fallen				57,89
	10 % Planungskosten				5,79
	Bäume (die unter die BaumSchVO fallen)				0,00
	keine				-
	Zwischensumme Bäume, die unter die BaumSchVO fallen				0,00
	100 % Aufschlag für Planung, Pflanzung, Fertigstellungspflege, Entwicklungszeit nach BaumSchVO				0,00
	Gesamtsumme biotische Komponente				63,68
Abiotische Komponenten des Naturhaushaltes					
	Neuversiegelung	115,50	13,00		1.501,50
	Gesamtsumme Netto				1.565,18
	19% Mehrwertsteuer				297,38
	Endsumme				1.862,56

Tabelle 14: Gesamtkostenäquivalent Teilgebiet § 35 BauGB (Straße)

2.5.1.7 Plangebiet insgesamt

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Für das Plangebiet insgesamt ergibt sich ein Gesamtkostenäquivalent von 89.234,37 (brutto).

Teilgebiet	biotische Komponente (brutto)	abiotische Komponente (brutto)	Gesamtkostenäquivalent (brutto)
gemäß § 30 BauGB zu beurteilende Fläche			0,00 €
gemäß § 34 BauGB zu beurteilende Fläche	5.054,92 €	7.332,78 €	12.387,70 €
gemäß § 35 BauGB zu beurteilende Fläche (Baugebiet)	4.371,30 €	70.612,82 €	74.984,11 €
gemäß § 35 BauGB zu beurteilende Fläche (Straße)	75,78 €	1.786,79 €	1.862,56 €
Summe	9.502,00 €	79.732,38 €	89.234,37 €
Anteile	11%	89%	100%

Tabelle 15: Gesamtkostenäquivalent

2.5.1.8 Vermeidung und Ausgleich

Es verbleibt ein Defizit in Form eines Kostenäquivalentes von 89.234,37 € (brutto). Davon entfallen 11% auf die biotischen Komponenten und 89% auf die abiotischen Komponenten. Um festzustellen, ob die Maßnahmen im Plangebiet ausreichen, einen Ausgleich herzustellen, wurde ein Kostenäquivalent für die Maßnahmen ermittelt. Entspricht das Kostenäquivalent dem, das als erforderlicher Kompensationsbedarf ermittelt wurde, ist der Eingriff vollständig vermieden bzw. ausgeglichen.

Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Diese Maßnahmen wirken nur auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts. Drei Bäume sind zu pflanzen. Ein durchschnittlicher Gehölzwert einer Neupflanzung mit einem Stammumfang von 18-20 cm liegt bei 360 €. Zusätzlich ist der doppelte Wert an Pflegekosten anzusetzen. Damit wären 720 € Herstellungs- und Pflegekosten pro Baum zu Grunde zu legen. Für die Bäume könnten 2.160 € des Gesamtkostenäquivalentes ausgeglichen werden. Es werden 272 m² Grünflächen mit Bodenanschluss angelegt. Diese haben positive Wirkungen auf die biotischen und abiotischen Komponenten. Es werden 130 m² Grünflächen ohne Bodenanschluss angelegt. Für die Bilanzierung wird von Rasenflächen ausgegangen. 15% der Dachflächen in den Kerngebieten sind zu begrünen. Bezogen auf die Grundfläche von 3.040 m² entspricht dies 456 m².

Maßnahme	Menge / Fläche	Herstellungskosten in €	Pflegekosten in €	Gesamt-betrag in €
Einzelbaum Hochstamm 18-20 cm	3,00 Stk	360,00	360,00	2.160,00
extensive Dachbegrünung	456,00 m ²	20,00	0,20	9.211,20
Grünflächen mit Bodenanschluss	272,00 m ²	2,49	0,73	875,84
Grünflächen ohne Bodenanschluss	130,00 m ²	1,98	0,40	309,40
				12.556,44
Planungskosten 10%				1.255,64
Summe netto				13.812,08
Mehrwertsteuer				2.624,30
Summe brutto				16.436,38

Tabelle 16: Kostenäquivalent für Aufwertungsmaßnahmen im Plangebiet

Es wurden fiktive Herstellungskosten für die Maßnahmen in Höhe von 12.556,44€ ermittelt. Zuzüglich der Planungskosten in Höhe von 1.255,64 € sowie der Mehrwertsteuer ergeben sich fiktive Kosten von 16.436,38€ (brutto). Die Maßnahmen wirken vor allem auf die Biotik. Somit wird der biotische Kompensationsbedarf von 9.502,00 € vollständig ausgeglichen. Für die abiotischen Komponenten, die den Großteil des Kompensationsbedarfs ausmachen (79.732,38 €), erfolgt kein direkter Ausgleich. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang in Höhe von 89.234,37 € (brutto) durch die benannten Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet bereits circa 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit von 72.797,99 € (brutto).

Der Ausgleichsbedarf von 72.797,99 € (brutto) kann nicht im Park am Gleisdreieck gedeckt werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist. Der Ausgleich muss daher an anderer Stelle im Bezirk oder im Land Berlin erfolgen.

2.5.1.9 Planexterne Ausgleichsmaßnahme

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt. Nur ein sehr geringer Teil kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden. Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch eine planexterne Maßnahme im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen.

Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain entstanden nach 1945 aus den gesprengten und mit Trümmerschutt aufgefüllten Bunkern. Die Gehölzpflanzungen erfolgten ähnlich der Bepflanzung von Bergräumhalden mit Pioniergehölzen und sollten vorerst meliorative Funktionen erfüllen und nach und nach durch wertvolle einheimische Gehölze ersetzt werden. Das Pflanzkonzept wurde jedoch nicht konsequent umgesetzt. In den vergangenen Jahren entstanden immer mehr Trampelpfade. Dies führte zu Bodenerosionen. Die Pionierbaumarten sind teilweise abgängig oder haben sich zu Stangenholz entwickelt.

Die Flächen weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet das Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung.

In diesem Konzept sind Bereiche zur Förderung der Gehölznaturverjüngung im Sinne einer „gelenkten Sukzession“ aus dem Bestand heraus aufgezeigt. Des Weiteren enthält das Konzept Vorschläge zum Schutz von Habitatbäumen und zur Aufwertung der Gehölzstrukturen durch Ansiedlung einheimischer, standortgerechter und klimatoleranter Gehölze sowie zur Förderung des Erosionsschutzes. Das naturschutzfachliche Hauptziel besteht darin, auf den Bunkerbergen standortangepasste anspruchsvolle Waldgesellschaften mit ungleichaltriger Zusammensetzung zu entwickeln, die in ihrer Ausprägung naturnahen Standorten ähneln (ahorn- und eschenreicher Mischwald, frisch bis mäßig trockener Eichenmischwald, Eichen- Hainbuchenwald und Winterlinden-Hainbuchenwald). Auf Grund der Bedeutung einer arten- reichen Krautschicht für die Weinbergschnecken, Insekten und Vögel soll deren Förderung durch gezielte Pflegemaßnahmen erfolgen.

Die Umsetzung des Schutz-, Pflege- und Entwicklungskonzeptes für die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain geht weit über die eigentlichen Ziele der Grünflächenpflege (Wiederherstellung der Verkehrssicherheit, Herstellung von Sichtbezügen, Freischneiden von Wegen und Denkmalpflege) hinaus. Die Ausschöpfung des ökologischen Entwicklungspotentials lässt sich mit den Anforderungen Grünpflege sehr gut verknüpfen. Die Umsetzung des Konzeptes

ist aus naturschutzfachlicher Sicht eine vorbildwirksame Symbiose unterschiedlicher Belange in einem begrenzten innerstädtischem Natur- und Grünflächenraum.

Die Gesamtmaßnahme ist in verschiedene Bauabschnitte geteilt (Bereiche 1-40). Die Maßnahmen bestehen hauptsächlich aus Pflanzungen, Aussaaten, Gehölzpflege, Totholzanreicherungen, Sicherungs- und Bodenarbeiten sowie Einzäunungen. Es wurden bereits Herstellungs- und Pflegekosten in Höhe von etwa 197.700 € durch den Bezirk beglichen.

	Ökologische Aufwertungsmaßnahmen (bereits durchgeführt)	Kosten
1	Anpflanzung von einheimischen Gehölzen unterschiedlicher Größe zur Entwicklung waldähnlicher Strukturen	36.000 €
2	Freistellung und Pflegemaßnahmen der Zukunftsgehölze, Erhalt von abgängigen Gehölzen als Biotopbäume	109.000 €
3	Totholzanreicherung	7.500 €
4	Aussaat und Pflanzung im Bereich der Saumkanten (Gehölz- und Krautschicht)	7.200 €
5	Ökologische Hangsicherung	15.000 €
6	Temporäre Einzäunungen zum Schutz der Neupflanzungen und Einsaaten sowie Teile der Bestandsvegetation	23.000 €
	Gesamt Brutto	197.700 €

Tabelle 17: Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen an den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain in den Bereichen 1-40

Das verbleibende Kompensationsdefizit von 72.797,99 € (brutto), das sich aus den abiotischen Eingriffen ergibt, soll durch Pflanz- und Pflegemaßnahmen (biotische Komponenten) gedeckt werden. Die Sicherung der Maßnahme erfolgt im Städtebaulichen Vertrag.

2.5.2 Artenschutzrechtliche Prüfung

2.5.2.1 Rechtsgrundlage

Artenschutzrechtliche Verbote werden durch konkrete Handlungen erfüllt, so etwa, wenn die geschützte Lebensstätte durch die Errichtung eines Vorhabens zerstört wird oder geschützte Arten während der Brutzeit durch den Betrieb einer baulichen Anlage gestört werden. Erst der Vollzug der Bebauungsplanung kann zum Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote führen. Gleichwohl sind künftige artenschutzrechtliche Konfliktlagen bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Die Gemeinde muss vorausschauend ermitteln, ob die vorgesehenen Festsetzungen auf unüberwindbare artenschutzrechtliche Hindernisse treffen würden und ob Festsetzungen dauerhaft ein rechtliches Hindernis in Gestalt artenschutzrechtlicher Verbote entgegenstünde. Die Belange des Artenschutzes unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Vollzug des Bebauungsplans artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahmelage oder Befreiungslage hineingeplant wird.

§ 44 Absatz 1 BNatSchG verbietet:

1. wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
2. wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.
4. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Zugriffsverbote).

Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 BNatSchG verweisen auf die besonders geschützten Arten. Einzig das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die streng geschützten Arten. Welche Tiere entweder zu den besonders oder zu den streng geschützten Arten gehören, lässt sich der Begriffsbestimmung nach § 7 BNatSchG entnehmen. Die besonders geschützten Arten sind in Abs. 2 Nr. 13 und die streng geschützten Arten in Nr. 14 gesetzlich definiert.

2.5.2.2 Prüfungssystematik

Für die Abarbeitung artenschutzrechtlicher Konflikte wird das folgende vierstufige Prüfprogramm angewendet:

Stufe 1: Würde die Handlung (Vollzug der Planung) gegen die vier artenschutzrechtlichen Verbote verstoßen?

Stufe 2: Falls ja, ist zu prüfen, ob die Handlung unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt werden kann.

Stufe 3: Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen.

Stufe 4: Ist dies nicht der Fall, ist zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG vorliegen.

Zunächst wird also geprüft, ob die Planung im Vollzug zu artenschutzrechtlichen Verboten führen wird. Im Falle, dass Verbotstatbestände berührt sind, ist auf zweiter Stufe zu klären, wie diese artenschutzrechtlichen Konflikte planerisch bewältigt werden können. Es ist also zu klären, ob Handlungen unter den Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG von dem jeweiligen einschlägigen Verbot freigestellt sind. Die Freistellungs-Regelung sieht für bestimmte Gruppen von Arten unterschiedliche Voraussetzungen vor. Die Vorschrift unterscheidet dabei zwischen europäisch geschützten Arten und solchen gemäß Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG für die engere Voraussetzungen gelten sowie den übrigen „anderen geschützten Arten“, deren Schutz leichter überwunden werden kann.

Für die Arten der erst genannten Fallgruppe gilt:

Für nach § 15 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Absatz 2 Satz 1 BNatSchG, die nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs zulässig sind, gelten die Zugriffsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Nach § 44 Absatz 5 BNatSchG liegt bei den Tierarten des Anhang IV Buchstabe

a der FFH-RL, europäischen Vogelarten und Arten, die nach einer Rechtsverordnung nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG ein Verstoß gegen die Verbote des Absatzes 1 Nr. 3 und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen auch gegen das Verbot des Absatzes 1 Nr. 1 dann nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätte im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden. Für Standorte wildlebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-Richtlinie aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend.

Durch die Vorschriften § 44 Abs. 5 Satz 1 bis 4 BNatSchG wird eine funktionsbezogene Erheblichkeitsschwelle eingeführt.

Für die Arten der zweiten Fallgruppe gilt gemäß § 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG „sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor“. Ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbote liegt bei anderen national geschützten Arten somit bereits dann nicht vor, wenn über drohende Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote auf der Ebene des Bebauungsplans durch Vermeidung und Ausgleich der Eingriffe in der Abwägung gemäß § 1a Abs. 3 BauGB entschieden wurde. Der Schutz der nur national geschützten Arten ist somit deutlich geringer gestellt.

Ist ein drohender Verstoß gegen ein Verbot nicht nach § 44 Abs. 5 BNatSchG von der Verbotswirkung freigestellt, ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens weiterhin zu prüfen, ob die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vorliegen und durch geeignete Maßnahmen in eine Ausnahmelage hineingeplant werden kann. Die Prüfung einer Ausnahme ist für europäisch geschützte Arten relevant. Die Ausnahmenvorschrift sieht mehrere Ausnahmegründe vor, wie z.B. die Gefahrenabwehr oder die überwiegenden Gründe des öffentlichen Interesses. Voraussetzung ist, dass es keine zumutbaren Alternativen gibt und dass das geplante Vorhaben zu keiner Verschlechterung des Erhaltungszustands führen darf.

2.5.2.3 Untersuchung Vorkommen gesetzlich geschützter Arten

Avifauna

Brutnachweis (Scharon 2017): Amsel, Fitis, Mönchsgrasmücke, Girlitz

Fledermäuse

Zwergfledermaus – Jagdgebiet (wird nicht weiter betrachtet, da Jagdgebiete nicht geschützt sind)

2.5.2.4 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Folgenden werden die Verbotstatbestände für die Vogelarten geprüft. Mit dem EuGH-Urteil in der Rechtssache Skydda Skogen wurde u.a. gemäß RA Dr. Frank Fellenberg nicht die im deutschen Recht eingeführte Praxis, die einzelartenscharfe Prüfung auf eine naturschutzfachlich begründete Auswahl von Arten zu beschränken, in Frage gestellt. Allerweltsarten ohne spezifische Lebensraumansprüche, die sich aber in einem landesweit günstigen Erhaltungszustand befinden und über eine große Anpassungsfähigkeit bzw. ein hohes Ausweichvermögen verfügen, werden hiernach zusammengefasst in Gilden geprüft, die anhand vergleichbarer Lebensraumansprüche und Empfindlichkeit geprüft werden. Hierbei handelt es sich nicht um eine Einschränkung des Anwendungsbereichs der Verbote, sondern um eine zulässige vollzugspraktische Bündelung der Arten in Anwendung der Verbote. Die Bündelung erleichtert die Dokumentation der artenschutzrechtlichen Prüfung.

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt für das Land Berlin noch keine Handreichung erarbeitet wurde, wie das EuGH-Urteil für Berlin ausgelegt werden soll, wird gemäß der Kommentierung

durch RA Dr. Fellenberg eine Betrachtung in Gilden verfolgt. Amsel, Fitis und Mönchgrasmücke werden daher gemeinsam betrachtet. Der Girlitz wird aufgrund seiner stark abnehmenden Bestände in Berlin einer Einzelartbetrachtung unterzogen. Die übrigen nachgewiesenen, nicht gefährdeten Vogelarten werden ihrer nistökologischen Gilde zugeordnet und gruppenweise als Freibrüter behandelt, wobei eine Betroffenheit für Art und Revier geprüft wird.

Avifauna, Gruppe Freibrüter

Im Folgenden wird die Prüfung der Verbotstatbestände für die Amsel, Fitis und Mönchsgrasmücke durchgeführt.

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG Nr. 1

nicht erfüllt.

Die Schutzvorschrift gilt für die besonders geschützten Arten. Die Verbotswirkung gilt individuenbezogen (einschließlich Eier, auch in leerem Zustand). Verboten sind daher sämtliche Handlungen, die den Tod oder die Verletzung eines Tieres, die Zerstörung oder Beschädigung von Eiern oder deren Entfernung zur Folge haben. Die Tötung ist vermeidbar. Die Baumaßnahmen sind so zu steuern, dass sie in Abwesenheit der geschützten Art vorzunehmen sind. Es dürfen keine Rodungsmaßnahmen im Zeitraum März bis Anfang September auf der Fläche durchgeführt werden.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Verboten sind Störungen während bestimmter Schutzzeiten, die sich negativ auf die physische Verfassung des Tieres auswirken (z.B. Unruhe oder Flucht). Von einer erheblichen Störung ist auszugehen, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Störung verschlechtert. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, können ausgeschlossen werden. Durch § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Dies ist verhindert damit eine Störung der hier dargestellten Freibrüter während der Brutzeit.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Schutzgut dieses Verbots sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Es sollen solche Lebensstätten geschützt werden, die für die Erhaltung der Art aktuelle Bedeutung besitzen. Der Schutz der Lebensstätte kann auch außerhalb der Anwesenheit der Bewohner bestehen, wenn nach den Lebensgewohnheiten einer Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist. Der Schutz der Fortpflanzungsstätte für die hier behandelten Arten, erlischt mit Beendigung der jeweiligen Brutperiode, da die Arten regelmäßig die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wechseln. Damit ist der Verbotstatbestand außerhalb der Brutzeit nicht erfüllt und durch eine Berücksichtigung der Brutzeiten (1. März bis 30. September) vermeidbar.

Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ist durch den regelmäßigen Wechsel der Fortpflanzungsstätten und ihrer nicht erneuten Nutzung durch alle hier behandelten Arten mit weiter Definition des Lebensstätten-Begriffs erfüllt. Der Park am Gleisdreieck bietet für die wenigen Arten geeignete Ausweichlebensräume. Für die genannten Arten ist davon auszugehen, dass die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust einzelner Brutplätze nicht beeinträchtigt werden.

Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.

Avifauna, Girlitz

Stufe 1: Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 u. 3 BNatSchG

Nr. 1 nicht erfüllt.

Die Schutzvorschrift gilt für die besonders geschützten Arten. Die Verbotswirkung gilt individuenbezogen (einschließlich Eier, auch in leerem Zustand). Verboten sind daher sämtliche Handlungen, die den Tod oder die Verletzung eines Tieres, die Zerstörung oder Beschädigung von Eiern oder deren Entfernung zur Folge haben. Die Tötung ist vermeidbar. Die Baumaßnahmen sind so zu steuern, dass sie in Abwesenheit der geschützten Art vorzunehmen sind. Es dürfen keine Rodungsmaßnahmen im Zeitraum März bis Anfang September auf der Fläche durchgeführt werden.

Nr. 2 nicht erfüllt.

Verboten sind Störungen während bestimmter Schutzzeiten, die sich negativ auf die physische Verfassung des Tieres auswirken (z.B. Unruhe oder Flucht). Von einer erheblichen Störung ist auszugehen, wenn sich der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art durch die Störung verschlechtert. Erhebliche Störungen während der Fortpflanzungszeit, die zu einer Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population führen, können ausgeschlossen werden. Durch § 39 BNatSchG ist es verboten Bäume, Hecken, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Dies verhindert damit eine Störung der hier dargestellten Freibrüter während der Brutzeit.

Nr. 3 nicht erfüllt.

Schutzgut dieses Verbots sind Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Es sollen solche Lebensstätten geschützt werden, die für die Erhaltung der Art aktuelle Bedeutung besitzen. Der Schutz der Lebensstätte kann auch außerhalb der Anwesenheit der Bewohner bestehen, wenn nach den Lebensgewohnheiten einer Art eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist. Der Schutz der Fortpflanzungsstätte für die hier behandelten Arten, erlischt mit Beendigung der jeweiligen Brutperiode, da die Arten regelmäßig die Fortpflanzungs- und Ruhestätte wechseln. Damit ist der Verbotstatbestand außerhalb der Brutzeit nicht erfüllt und durch eine Berücksichtigung der Brutzeiten (1. März bis 30. September) vermeidbar.

Der Girlitz besiedelt halboffene, mosaikartig gegliederte Landschaften, mit lockerem Baumbestand, Gebüschgruppen und Flächen mit niedriger Vegetation mit im Sommer Samen tragender Staudenschicht. Er bevorzugt klimatisch begünstigte, geschützte Teilräume, weshalb er häufig in Siedlungen, hier vor allem in Parks, Friedhöfen, Kleingärten, Villenvierteln und Wohnblockzonen vorkommt. Schlüsselfaktoren für eine Besiedelung sind große Bäume (Mindesthöhe > 8 m), ausreichend Grünanteil und gestörte, offene Böden. Das Nest wird in Sträuchern, auf Bäumen (häufig Obstbäume und Zierkoniferen) und in Rankenpflanzen angelegt. Der Girlitz kommt in Berlin mittelhäufig vor, es ist allerdings ein stark abnehmender Bestandstrend zu beobachten. Deutschlandweit kommt die Art noch häufig vor, zeigt aber ebenfalls einen stark abnehmenden Bestandstrend (Rote Liste der Brutvögel Deutschlands 2021).

Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang ist durch den regelmäßigen Wechsel der Fortpflanzungsstätten und ihrer nicht erneuten Nutzung durch den Girlitz erfüllt. Der Park am Gleisdreieck bietet für den Girlitz Lebensraum. Aufgrund der fehlenden Baum- und Strauchstrukturen im Plangebiet im Bestand ist davon auszugehen, dass der Lebensraum auch schon im Bestand vornehmlich im Bereich der baumbestandenen Bereiche am Technikmuseum besteht. Diese Bereiche werden erhalten. Für den Girlitz ist davon auszugehen, dass

die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust des einzelnen Brutplatzes nicht beeinträchtigt werden.

Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.

2.5.3 Baumschutzverordnung

Im Plangebiet wurde der Baumbestand aufgenommen, der gemäß Baumschutzverordnung geschützt ist. Geschützt sind alle Laubbäume jeweils mit einem Stammumfang ab 80 cm, gemessen in einer Höhe von 1,30 m über dem Erdboden. Mehrstämmige Bäume sind geschützt, wenn mindestens einer der Stämme einen Mindestumfang von 50 cm aufweist. Vor Fällung der Bäume ist ein Antrag auf Fällgenehmigung gemäß § 5 BaumSchVO beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu stellen.

Im Plangebiet wurden 3 Bäume kartiert die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Ersatz der Bäume wurde bereits im Rahmen des Verfahrens zur Bewertung von Kostenäquivalenten für die Eingriffsregelung berücksichtigt.

2.5.4 Geplante Maßnahmen

2.5.4.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltauswirkungen werden festgesetzt:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.
- 402 m² Fläche werden gärtnerisch angelegt, davon haben 130 m² keinen Bodenanschluss.
- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15% der gesamten Dachflächen zu begrünen (dies entspricht 456 m²).

2.5.4.2 Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

- Sicherung der planexternen Maßnahme an den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain.
- Umsetzung von Maßnahmen des Bodenschutzes:
 - Fachgerechte Aufnahme belasteten Bodens und fachgerechte Entsorgung
 - Sanierung von Schadensfällen, bei Feststellung zusätzlicher Boden- und Grundwasserkontaminationen
 - Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sog. Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter dem Deutschen Technikmuseum
- Erstellung eines Konzepts zur Niederschlagsentwässerung mit einem vollständigen Rückhalt des Niederschlagswassers und einer anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem Grundstück
- Prüfen der Möglichkeiten zur Versickerung auf dem eigenen Grundstück und nach Möglichkeit Anstreben einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42% des anfallenden Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück
- Prüfen von Möglichkeiten zur Versickerung und Bewässerung von Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken am Gleisdreieck oder Technikmuseum
- Prüfung und Umsetzung von Maßnahmen gegen Vogelschlag
- Aufgreifen von Maßnahmen zur nachhaltigen Quartiersentwicklung
- Verpflichtung zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten und Erreichen des DGNB-Zertifikats mindestens in Gold, Anstreben des Zertifikats in Platin

- Erstellung eines Freiflächenplans und Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden des Landes Berlins zur Herstellung eines gestalterischen Gesamtzusammenhangs mit dem Park am Gleisdreieck
- Kostenübernahme bei Entschädigungsansprüchen aufgrund von Schallschutz nach §§ 42, 43 BImSchG i.V.m. 16./24. BImSchV
- Bereitstellung eines Radweges für die Öffentlichkeit
- Erstellung eines Betriebskonzepts zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik

2.5.4.3 Bauzeitenplanung und Baudurchführung

Durch eine Bauzeitenplanung können negative Auswirkungen auf die Tiere verhindert werden. Diese Maßnahmen sind nicht im Bebauungsplan festsetzbar. Folgendes ist dennoch zu berücksichtigen und artenschutzrechtlich durchsetzbar:

Im Rahmen der Umsetzung der geplanten Baumaßnahme sind die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten. Gemäß diesen Zugriffsverboten sind sämtliche Handlungen verboten, die den Tod oder die Verletzung besonders geschützter Tiere oder die Zerstörung, Beschädigung oder Entfernung ihrer Entwicklungsformen zur Folge haben. Gehölzentfernungen und Bodenabtrag sollten daher außerhalb der Brutzeit (März bis September) erfolgen.

Baubedingte Beeinträchtigungen sind durch Vermeidungsmaßnahmen auszuschließen. Im Rahmen der Baumaßnahme könnte Grundwasser gefördert werden. Die Grundwasserbenutzung ist gemäß Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit dem Berliner Wassergesetz erlaubnispflichtig. Die wasserbehördliche Erlaubnis ist bei der Wasserbehörde zu beantragen. Sollten Belastungen des Förderwassers bestehen, ist vor Wiederaufführung in das Grundwasser das geförderte Wasser zu reinigen.

2.5.4.4 Vermeidung von Emissionen und Energieeffizienz

Zur Vermeidung von Emissionen sind während der Bauphase unnötige Betriebsfahrten und Maschinenleerläufe zu vermeiden. Der Einsatz Treibstoff sparender, lärmarmen und schadstoffreduzierter Baumaschinen und Fahrzeuge wird empfohlen.

2.6 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten mit Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl

Das Plangebiet ist Teil der Gesamtentwicklung im Bereich Gleisdreieck und ist in diesem Kontext zu beurteilen. Für das Plangebiet wurde im Rahmen der stufenweisen Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks die städtebauliche Entwicklung untersucht. Dabei wurde eine bauliche Entwicklung für den Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ beschlossen. Diese Entscheidung ist nicht mehr Gegenstand der weiteren Untersuchung von Planungsalternativen.

Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Eingangsparameter für den Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m² bis maximal 111.000 m² Neubau Geschossfläche vor. Grundlage dafür ist der städtebauliche Rahmenvertrag 2005. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse“. Im städtebaulich-architektonischen Wettbewerb wurde im Sinne des flächensparenden Bauens einer Hochhausbebauung der Vorrang vor der flächigen Überbauung gegeben.

Es gab zwei gleichwertige Preisträger für den 1. Platz. Grundlage für die frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB waren die Entwürfe beider Preisträger, für die jeweils eine Bebauungsplanvariante entwickelt wurde. Beide Entwürfe sahen Hochhäuser vor. Der Entwurf von COBE Berlin platzierte sieben Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes „Gleisdreieck“. Im südlichen Bereich wurde eine etwas niedrigere, aber dafür nahezu flächige Bebauung vorgesehen. Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst sah fünf Hochhäuser westlich des U-Bahnhofes vor. Im südlichen Teil sah der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst ein gegenüber dem Entwurf von COBE Berlin flächenmäßig geringeres, aber dafür höheres Gebäude vor.

Der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst wurde aus städtebaulichen Gründen weiterentwickelt und bildete die Grundlage für das Bebauungsplanverfahren VI-140ca (Urbane Mitte). Beide Varianten haben sich hinsichtlich der erwarteten Umweltauswirkungen nicht wesentlich unterschieden. Grund für die Entscheidung für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst war die größere Flexibilität der geplanten Gewerbebauten, insbesondere für Sporthallen und eine Kunsthalle, aber auch für Gastronomie und Läden sowie die größere Grundfläche der Gebäude. Auch die größeren Anteile an Freiflächen, die städtebauliche Betonung der Sockelzone, um zum denkmalgeschützten U-Bahnhof „Gleisdreieck“ Bezug zu nehmen, sowie die Freihaltung von Sichtachsen waren Gründe für die Juryentscheidung.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des südlichen Teils des städtebaulichen Entwurfs schaffen.

3. Zusätzliche Angaben

3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

3.1.1 Umweltprüfung

Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Bebauungsplans auf die Schutzgüter und ihre Wechselwirkungen werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Umweltprüfung ist zudem nicht auf die Betrachtung nachteiliger Umweltauswirkungen beschränkt, sondern bezieht auch positive Auswirkungen ein.

Im Rahmen der verbal-argumentativen Untersuchungsmethode wird zunächst der gegenwärtige Zustand beschrieben. Hieraus werden die Empfindlichkeiten der jeweiligen Schutzgüter gegenüber den zu erwartenden Veränderungen abgeschätzt. Auf der Grundlage der Darstellung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden außerdem die zu erwartenden Beeinträchtigungen und Wirkungen auf alle Schutzgüter aufgezeigt und zum Bestand und zur Empfindlichkeit in Relation gesetzt. Zusammenfassend werden dann Empfehlungen zur Vermeidung, zur Minimierung sowie ggf. zum Ausgleich der festgestellten Umweltauswirkungen abgeleitet.

Grundlagen der Bestanderfassung und -bewertung sowie der Prognose bilden der Digitale Umweltatlas Berlin, Vor-Ort-Begehung, Luftbildauswertungen sowie Fachgutachten.

3.1.2 Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind

Bei den Fachgutachten traten keine Schwierigkeiten auf, die sich auf das Ergebnis ausgewirkt hätten. Die Gutachten waren als Grundlage für die Umweltprüfung geeignet. Die Fachgutachten, die für das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ erstellt wurden, wurden hinsichtlich des hier zu untersuchenden Plangebietes ausgewertet.

3.2 Referenzliste der Quellen

ALB (2022): Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung

bulwiengesa (2021): Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Nutzerfrequenzen (B-Plan VI-140caa und VI-140cab)

FPB (2016/2017): Biotoptypenkartierung und Erfassung des geschützten Baumbestandes

GEO-NET (2021a): Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin

GEO-NET (2021b): Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin

GEO-NET (2021c): Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin

GuD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH (2021): Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

HOFFMANN-LEICHTER (2021): Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg

HOFFMANN-LEICHTER (2021a): Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg

KRAFT (2022): Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab

KARDORFF (2022): Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung

Landplus (2014): Gutachten zur Altlastenerkundung Baufeld „Urbane Mitte“ Berlin-Kreuzberg

Landplus (2016): Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit Baugrund- und Gründungsgutachten

MÖHLER + PARTNER INGENIEURE (2018): Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bebauungsplan VI-140ca, „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck, Bericht Nr. 740-5328-1

SALINGER (2019): Stellungnahme zum Problemfeld Glas - Bebauungsplan VI-140cab, Ornithologisches Gutachten

Scharon (2017): Artenschutzrechtliche Untersuchung des Plangebietes VI-140ca (Urbane Mitte) in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg

3.3 **Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen durch Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt (Monitoring)**

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen (§ 4c BauGB). Die geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Umweltbericht zu beschreiben (Anlage 1 zum BauGB Nr. 3. b).

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter nach sich ziehen wird. Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber den prognostizierten Umweltauswirkungen gesehen wird.

Die Maßnahmen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen. Hierzu gehört die Anlage von 402 m² gärtnerisch anzulegenden Flächen, wobei davon 130 m² keinen Bodenanschluss aufweisen müssen. Es sind 3 Laubbäume zu pflanzen. Insbesondere die Bäume sind bis zum Erreichen eines funktionsfähigen Zustands zu pflegen. Die Dachflächen sind in einem Umfang von 15 % zu begrünen. Auch hier sind die Umsetzung und die dauerhafte Funktionserfüllung zu prüfen.

4. **Allgemein verständliche Zusammenfassung**

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat eine Größe von ca. 7.940 m² und liegt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, zwischen Park am Gleisdreieck und Deutschem Technikmuseum. Nördlich des Plangebietes schließt der ehemalige Postbahnhof an.

Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei Kerngebiete sowie eine private Erschließung zu schaffen. Die Planungen sind Teil eines neuen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck. Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde nach der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geteilt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll das Planungsrecht für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 schaffen. Des Weiteren soll eine private Erschließung als Anschluss an die bestehende Trebbiner Straße festgesetzt werden.

Die Fläche ist im Bestand zu 30 % versiegelt. Es kommen keine wertvollen Biotope im Plangebiet vor. Rund die Hälfte des Plangebietes ist im Bestand mit artenarmer Vegetation bestanden. Gerade im südlichen Teil des Plangebietes befinden sich auf den Bahnbrachen kein oder nur spärlicher Bewuchs im Bereich der Aufschüttungen. Durch die Planung wird somit eine zusätzliche Versiegelung von 0,6 ha ermöglicht, da zwischenzeitlich schon einige Versiegelungen beseitigt wurden.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter nach sich ziehen wird.

Für den Bebauungsplan sind auf Grund des geltenden Baurechts nach § 34 und § 30 BauGB gemäß § 1 Abs. 3 BauGB die Eingriffe nur teilweise ausgleichspflichtig. Da im Park am Gleisdreieck der Eingriff nicht mehr ausgeglichen werden kann, sollen die Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der Bunkerberge des Volkspark Friedrichshain erfolgen. Damit ist ein vollständiger Ausgleich sichergestellt.

Bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung von 36 %

des Plangebietes möglich. Diese wäre aber deutlich geringer als die Nutzung, die der Bebauungsplan ermöglicht, so dass Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Landschaftsbild vermieden werden und auf den Naturhaushalt zumindest verringert werden könnten.

Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für die gesamte 'Urbane Mitte' ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Eingangsparameter für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m² bis maximal 111.000 m² Neubau Geschossfläche vor. Die Architekt*innen kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass dies nur durch Hochhäuser umgesetzt werden kann. Grundlage dafür ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, der für das Baufeld 'Urbane Mitte' als städtebauliches Prinzip vorsieht: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse“.

Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber den prognostizierten Umweltauswirkungen gesehen wird. Die Maßnahmen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie die Dachbegrünung sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu prüfen.

III. Planinhalt und Abwägung

1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) war die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Weiterhin soll der Bebauungsplan das in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' planungsrechtlich sichern.

Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und 140cab „Urbane Mitte Süd“ werden hier jeweils die entsprechenden Teilbereiche des städtebaulichen Konzeptes festgesetzt. Durch die Teilung wird das städtebauliche Konzept nicht geändert.

Dabei sollen auch übergeordnete Erfordernisse der Stadtentwicklung gesichert werden. Hierzu zählen unter anderem:

- Die Sicherung von Bahnbetriebserfordernissen für S-Bahn und Fernbahn, z.B. in Form von erforderlichen Rettungsplatzzufahrten
- Die Berücksichtigung der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck und der Erhalt sowie die Ergänzung von Parkeingängen
- Die Sicherung der Erschließung des Plangebietes

1.1 Städtebauliches und Nutzungskonzept

1.1.1 Städtebaulich-architektonischer Wettbewerb

2015 fand ein 2-phasiger städtebaulich-architektonischer Wettbewerb für die 'Urbane Mitte' statt, der am 20.11.2015 entschieden wurde. Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Im Vorentwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß

§§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurden beide Siegerentwürfe als Varianten für die bauliche Entwicklung berücksichtigt. Nach den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurde die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen, der die Grundlage (Masterplan) für das weitere Verfahren bildet.

Vorgabe im Rahmen des städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs war die Realisierungsmöglichkeit von 100.000 m² bis 111.000 m² Geschossfläche im Neubau zuzüglich ca. 8.000 m² Geschossfläche in den Viadukten des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“.

Vorgegeben wurde außerdem, dass für den durch das Plangebiet verlaufenden Abschnitt der S-Bahnstrecke S 21 (Hochbahn) ein Leer-Volumen („Lichtraumprofil“) sowohl für den Streckenverlauf als auch für einen neuen Bahnhof freizuhalten sei. Grundlage hierfür war eine bereits im Werkstattverfahren erstellte Studie zur S-Bahnstrecke S 21, die von der Projektträgerin beauftragt worden war.

1.1.2 Städtebauliches und Nutzungskonzept

Im Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘ ist, bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße, insbesondere die Entwicklung von Baugebieten vorgesehen. Sie sollen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Bahnflächen in einer städtischen Dichte bebaut und kerngebietstypisch genutzt werden. Die planfestgestellten / gewidmeten U-Bahn-, S-Bahn- und Fernbahnflächen werden nachrichtlich übernommen. In Abstimmung mit der Deutschen Bahn sollen jedoch auch planfestgestellte Bahnflächen unter Berücksichtigung des Betriebszwecks baulich durch Kerngebietsnutzungen über- bzw. unterlagert werden.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße.

1.1.2.1 Städtebauliches Konzept

Im gesamten Neubaubereich der ‚Urbanen Mitte‘ sollen sieben Türme (bauordnungsrechtliche Hochhäuser) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Bahnhof entstehen.

Die Türme sind, allerdings nicht linear, in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben dabei deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die jeweils unterschiedlich ausgerichtet sind.

Es werden sieben Baufelder aus jeweils einem Sockel mit Turm gebildet, von denen fünf im nördlichen Bereich zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem U-Bahnhof „Gleisdreieck“ liegen und zwei im Süden des Plangebiets südlich der STATION Berlin. Die Türme werden von Norden nach Süden mit Turm 1 bis 7 bezeichnet.

Insgesamt ist im Neubaubereich die Realisierung von ca. 110.400 m² Geschossfläche vorgesehen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden Baufelder MK 6 und MK 7. Hier ist ein Sockel mit den beiden Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) geplant: Der nördliche Turm als Hochhaus mit 49 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm mit 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen). Die Gebäudehöhen stufen nach Süden zum Ostpark hin deutlich ab.

Unterirdisch ist eine baufeldübergreifende Tiefgarage (Tiefgarage Süd) geplant (im städtebaulichen Konzept sind 2 Untergeschosse vorgesehen). Sie wird über eine Tiefgaragenzufahrt am südlichen Ende der als Privatstraße verlängerten öffentlichen Trebbiner Straße erschlossen.

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist die Realisierung von ca. 23.750 m² Geschossfläche vorgesehen.

1.1.2.2 Nutzungskonzept

Bezogen auf das Gesamtprojekt 'Urbane Mitte' soll insbesondere der Neubaubereich in Kombination mit dem U-Bahnviadukt zu einem neuen urbanen Quartier entwickelt werden. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurde bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag (2005) zum Gleisdreieck eine Kerngebietsnutzung vorgesehen.

Zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehört ein unverbindliches Nutzungskonzept. Während in den unteren Geschossen, vor allem im Erdgeschoss, ein Nutzungsmix an kleinteiligen attraktiven unterschiedlichen Nutzungen vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen entstehen. Der Nutzungsmix in den beiden unteren Geschossen soll

sich aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen zusammensetzen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die Realisierung von 23.750 m² Geschossfläche für diese Nutzungen vorgesehen. Entsprechend des Konzeptes für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ist im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss ein Nutzungsmix vorgesehen, in den darüber liegenden Geschossen sind vor allem Büronutzungen geplant. Zum Nutzungsmix gehört in diesen Baufeldern auch ein Sportschwerpunkt (Sporthalle). Einzelhandelsbetriebe sind nur im 1. Vollgeschoss zulässig. Einzelhandelsangebote sollen sich im Quartier ‚Urbane Mitte‘ vor allem am ÖPNV-Kreuzungspunkt nördlich des Plangebiets konzentrieren (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)). Die Untergeschosse dienen insbesondere dem Parken. Daneben können hier Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung (Haustechnik), Lager- und Sanitärräume untergebracht werden.

Das konkrete Nutzungskonzept wird in späteren Planungsphasen entwickelt und kann innerhalb des Spielraums der Festsetzungen im Bebauungsplan an aktuelle Erfordernisse angepasst werden.

1.2 Verkehrskonzept

Die verkehrlichen Themen wurden in unterschiedlichen Planungen und Gutachten dargestellt und untersucht. Zum einen ist die verkehrliche Erschließung Bestandteil des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ (dem sogenannten Masterplan³), zum anderen wurde ein Verkehrsgutachten⁴, ein gesondertes Gutachten zum Rad- und Fußverkehr⁵ sowie ein Logistikkonzept zur Ver- und Entsorgung⁶ erstellt. Das Logistikkonzept beinhaltet Aussagen zur weitergehenden Projektentwicklung und ist nur in seinen wesentlichen Grundzügen für den Bebauungsplan relevant. Es ist von daher nicht als Fachgutachten zum Bebauungsplan anzusehen und keine Unterlage im Rahmen der Beteiligungsschritte im Verfahren.

1.2.1 Äußere Anbindung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll sowohl mit dem Pkw, dem ÖPNV, für Fahrradfahrende und zu Fuß Gehende gut erreichbar sein. Der Schwerpunkt - auch in Hinblick auf eine nachhaltige Quartiersentwicklung - liegt auf der Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad und für zu Fuß Gehende.

Pkw

Das Plangebiet 'Urbane Mitte Süd' soll an das öffentliche Straßennetz angebunden werden, indem die öffentliche Trebbiner Straße als Privatstraße verlängert wird. Vom Anschlusspunkt soll der Verkehr auf kürzestem Wege in die geplante Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet werden.

ÖPNV

Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist grundsätzlich gut. In direkter Nachbarschaft, im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegt der U-Bahnhof „Gleisdreieck“, in dem sich die Linien U1/U3 und U2 kreuzen.

³ Masterplan 'Urbane Mitte'; Ortner & Ortner Baukunst, 30.08.2019

⁴ Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“; Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

⁵ Konzept Fuß- und Radverkehr; Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, 02/2017

⁶ Logistikkonzept Ver- und Entsorgung; Logistik und Management Beratungsgesellschaft LMBG, 03.04.2019

Der U-Bahnhof „Gleisdreieck“ weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Geplant ist ein weiterer Zugang am Südende des Bahnhofs.

Unter Berücksichtigung des einzigen bestehenden U-Bahnzugangs und der im Nahverkehrsplan definierten Erschließungsstandards besteht von daher Verbesserungsbedarf. Im Nahverkehrsplan wird u.a. im Kapitel "III.1.2 Erschließungsstandards" definiert, wann eine Berliner Siedlungsfläche als vom ÖPNV erschlossen gilt. Eine Siedlungsfläche ist erschlossen, wenn der Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle, an der im Tagesverkehr mindestens ein 20-Minuten-Takt und im Nachtverkehr mindestens ein 30-Minuten-Takt angeboten wird, folgende Werte (Luftlinie) nicht überschreitet:

Gebiete	Zielwert	Toleranzwert
<u>Tagesverkehr</u>		
Hohe Nutzungsdichte	300 m	400 m
<u>Nachtverkehr</u>		
Hohe Nutzungsdichte	400m	

Tabelle 18: Erschließungsstandards im Tages- und Nachtverkehr

Mehr als 7.000 EW je km² wird als hohe Nutzungsdichte definiert. Für die 'Urbane Mitte' wird von einer hohen Nutzungsdichte ausgegangen. Der Zielwert ist der grundsätzlich anzustrebende Wert. Für das Plangebiet wurde der Erschließungsstandard mit folgendem Ergebnis geprüft:

U-Bahnhof „Gleisdreieck“

Der U-Bahnhof „Gleisdreieck“ weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Bei der Ermittlung des Erschließungsstandards ist zunächst die Entfernung bis zu diesem Zugang zu bewerten.

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK.6

Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 385 m. Damit ist der Toleranzwert eingehalten.

Vorgesehen ist die Ergänzung eines südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“. Damit würde sich die Entfernung auf ca. 235 m verkürzen und der Zielwert wäre eingehalten.

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK.7

Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 460 m. Damit ist der Toleranzwert zwar nicht mehr eingehalten, er ist aber nur unwesentlich überschritten.

Bei Realisierung des südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ würde sich die Entfernung auf ca. 310 m verkürzen, der Toleranzwert wäre eingehalten und der Zielwert fast erreicht.

Ergebnis

Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet.

Wie auch im Nahverkehrsplan dargelegt, werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im

Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt, erfüllt. Die Zuständigkeit liegt also beim Land Berlin (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt IV C) und nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Mit der BVG, dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde sowie der technischen Aufsichtsbehörde wurden bereits erste Abstimmungen geführt. Mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenMVKU den neuen U-Bahnzugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde.

Geplante S-Bahnstrecke S 21 mit Bahnhof

Im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegt auch die Freihaltetrasse für die geplante S-Bahnstrecke S 21. Die S-Bahnstrecke S 21 soll hier einen Bahnhof erhalten, der auch das Umsteigen zur U-Bahn ermöglicht und damit die Linien U1, U2, U3 und S 21 miteinander vernetzt. Damit wird die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zusätzlich deutlich verbessert.

Die konkrete Planung des 3. Bauabschnitts (BA) der S-Bahnstrecke S 21 ist eingeleitet. Das Land Berlin hat den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 bestellt und die Deutsche Bahn hat Anfang 2020 die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) sowie Leistungsphase 2 (Vorplanung) für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 vergeben.

Geplanter Bahnhof in der bestehenden S-Bahnstrecke S 1/S 2/S 25

Langfristig ist außerdem die Ergänzung eines Bahnhofs in der S 1/ S2/S 25-Linie in der Trebbiner Straße (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans VI-140cab) vorgesehen, der auch den Namen „Trebbiner Straße“ erhalten soll. Auch diese Maßnahme wird die ÖPNV- Erschließung im Plangebiet zusätzlich verbessern.

Rad- und Fußwegenetz

Die Anbindung an das übergeordnete Rad- und Fußwegenetz erfolgt zum einen über die öffentliche Trebbiner Straße (im Plangebiet) und zum anderen über die Anbindung an den westlich angrenzenden Radfernweg Berlin-Leipzig (im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)). Der Radfernweg Berlin-Leipzig ist als kombinierter Fuß-/ Radweg angelegt. Während für die Radfahrende die schnelle Nord-Süd-Verbindung im Vordergrund steht, dient der Wegeabschnitt im Quartier 'Urbane Mitte' insbesondere den zu Fuß Gehenden auch als Wegeverbindung zwischen dem West- und Ostteil des Parks am Gleisdreieck. Der Radfernweg soll im Bereich der ‚Urbanen Mitte Nord‘ auf dem privaten Grundstück verbreitert werden.

1.2.2 Innere Erschließung

Die integrierte innerstädtische Lage des Plangebiets und die Nähe des wichtigen Umsteigebahnhofs für den öffentlichen Personennahverkehr (U-Bahnhof und geplanter S-Bahnhof Gleisdreieck) schaffen die Grundlagen für ein oberirdisch weitgehend autofreies Gebiet. Im Plangebiet sind, bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße, zur inneren Erschließung keine weiteren Straßen (weder öffentlich noch privat) für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen, sondern nur Rad- und Fußwege. Die Erschließung wird jedoch hinsichtlich der Anforderungen des Lieferverkehrs, der Müllabfuhr und Feuerwehr gesichert.

Über die Verlängerung der Trebbiner Straße wird der Anschluss an das öffentliche Straßennetz und damit die öffentliche Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 geschaffen.

Pkw

Das Plangebiet soll oberirdisch weitestgehend autofrei sein. Pkws mit dem Ziel 'Urbane Mitte Süd' werden vom Anschlusspunkt an die öffentliche Trebbiner Straße über die Verlängerung

als Privatstraße auf kürzestem Wege in die geplante Tiefgarage geleitet, die sich baufeldübergreifend unter dem Neubaubereich in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 erstreckt.

Pkw-Stellplätze in Tiefgaragen

In Berlin gibt es keine Stellplatzverordnung für Pkw, projektbezogen aber durchaus einen Bedarf an Stellplätzen. Der Stellplatzbedarf (Beschäftigte, Besucher, Kunden, Park & Ride, Car Sharing) soll unterirdisch in einer baufeldübergreifenden Tiefgarage (der städtebauliche Entwurf sieht zwei Untergeschosse – vollständig unter der Geländeoberfläche liegend – vor) gedeckt werden. Das gilt auch für die erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende gemäß den AV Stellplätze vom 16. Juni 2021.

Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Abfallentsorgung)

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der 'Urbanen Mitte Süd' möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Zur gezielten Lenkung des Ver- und Entsorgungsverkehrs wurde ein Logistikkonzept erstellt. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver- / Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK 6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

Feuerwehr

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die 'Urbane Mitte' wurde gemeinsam mit einem Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz ein Konzept zum Nachweis der erforderlichen Flächen für die Feuerwehr erstellt. Beurteilungsgrundlagen waren die Bauordnung für Berlin und die Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Der Sachverständige hat die Bewertung in einem Brandschutznachweis zusammengefasst. Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

Rettungsplatzzufahrten Deutsche Bahn

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegen planfestgestellte Zufahrten zu den Rettungsplätzen Mitte (im Westpark) und Süd (südwestlich des Plangebiets). Das städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte Nord' ist nur umsetzbar, wenn diese Zufahrten verlegt werden. Dazu ist es u.a. erforderlich, die bisherige zentrale Zufahrt zum Rettungsplatz Süd in die verlängerte Trebbiner Straße zu verlegen. Dazu werden im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Voraussetzungen geschaffen.

Zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten ist vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten und eine anschließende Endwidmung der überplanten Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Ergänzend muss das Fahrrecht für die Deutsche Bahn über eine Dienstbarkeit gesichert werden.

Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Westlich des Plangebiets (im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) verläuft der Radfernweg Berlin-Leipzig. Zur Vernetzung ist über die verlängerte Trebbiner Straße eine Verbindung zwischen dem öffentlichen Straßennetz und dem Radfernweg vorgesehen. Diese Route soll vor allem dem Durchgangsradsverkehr dienen. Parallel dazu können natürlich auch zu Fuß Gehende diese Trasse nutzen.

Neben dieser Hauptverbindung sollen weitere Bewegungsräume geschaffen werden, über die das Quartier offen mit der Umgebung vernetzt ist. Die Binnenerschließung der 'Urbanen Mitte

Süd' soll für den Rad- und Fußverkehr in einem kooperativen Miteinander ermöglicht werden. Radfahrende können durch das Quartier fahren, müssen aber auf die zu Fuß Gehenden Rücksicht nehmen und ihre Geschwindigkeit und Fahrweise entsprechend anpassen.

Fahrradstellplätze

Im Plangebiet sind im Zusammenhang mit dem Neubau und unter Berücksichtigung der Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021 private Fahrradabstellplätze vorgesehen. Der Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellanlagen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

1.3 Grün- und Freiflächenkonzept

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sollen die nicht überbauten Flächen als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen städtischen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Das soll vor allem durch eine - in Bezug auf das Material - einheitliche Befestigung der Freiflächen mit Platten und Pflaster erreicht werden. An einigen Stellen soll die Gestaltung durch Pflanzflächen, Wasserelemente oder auch einzelne Baumpflanzungen ergänzt werden. Westlich des Sockels von Turm 6 und 7 ist vorgesehen, auch Sportangebote in den Freiraum zu integrieren.

Der Freiraum darf auch bei einer Realteilung nicht durch Grundstückseinfriedungen zerteilt werden, die Durchgängigkeit zwischen den Kerngebieten und zum Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa soll dauerhaft gewährleistet sein. Andere Einfriedungen sind nur ausnahmsweise zulässig.

Neben den Anpflanzungen in der Nullebene sollen auch Teile der Dachflächen auf den Sockelbauten und den Hochhäusern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltung auch eine Ausgleichsmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung. Da es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt (Dachterrassen, Urban Gardening, Solaranlagen, im geringen Umfang technische Aufbauten), müssen nur mindestens 15 % der Dachflächen begrünt werden. Der Anteil kann aber beliebig erhöht werden.

Übergang zum Ostpark / Einbindung des Stellwerks

Im Süden geht das Plangebiet in die zum Ostpark gehörende gestaltete Platzfläche am ehemaligen Stellwerk über. Das als Café (Erdgeschoss) und als Büro für das Parkmanagement (1. Obergeschoss) genutzte Stellwerk grenzt im Südwesten an das Plangebiet an. Der im Plangebiet liegende Teil des Stellwerk-Platzes soll erhalten werden. Südlich der Platzfläche und des Generalszugs grenzen die Skateranlagen des Ostparks an. Der Gestaltungsübergang zu den Nutzungen im Ostpark soll fließend sein. Für zu Fuß Gehende ist ein offener Übergang aus der ‚Urbanen Mitte Süd‘ in den Park und umgekehrt vorgesehen.

1.4 Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung

Während der Aufstellung des Bebauungsplans hat die Bedeutung einer nachhaltigen und klimaangepassten Quartiersentwicklung zugenommen.

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: "Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können."

In der Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wurden bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt, vgl. im Kapitel „Hochhausleitbild für Berlin“ die Ausführungen zur „Nachhaltigkeit“. Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“⁷ erarbeitet. Der – unverbindliche – Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt erstellte Mobilitätskonzept bezogen. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder, die als besonders relevant für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erachtet werden:

1. Stadt & Gemeinschaft
2. Städtebau & Bauweise
3. Ökologie & Gesundheit
4. Infrastruktur & Mobilität

Diese vier Themenfelder werden im Leitfaden mit spezifischen Zielen und möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausformuliert. Aus diesem Katalog werden die folgenden Maßnahmen als besonders relevant bewertet:

1. Stadt & Gemeinschaft
 - Schaffung eines gut angebundenen und zentralen Stadtquartiers
 - Gemischt genutzter Sockel
2. Städtebau & Bauweise
 - Hochwertige Fassadengestaltung
 - Maximierung Vogelschutz
 - Klimasensible Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes
 - Stadtbäume für ein gutes Mikroklima im Quartier
 - Maximierung der Drittverwendungsfähigkeit
 - Reduktion des Einsatzes der grauen Energie
 - Hochwertige und gesunde Außenbeleuchtung
3. Ökologie & Gesundheit
 - Vollständiger Rückhalt des Niederschlagswassers und dezentrale Bewirtschaftung
 - CO₂-arme Energieversorgung durch die Nutzung regenerativer Energien
 - Gesundes Quartier und Bauweise
 - Quartierszertifizierung durch DGNB, Erfüllung von ESG-Kriterien
4. Infrastruktur & Mobilität
 - Integrierte Mobilitätsangebote für eine gute Erreichbarkeit
 - Sharing-Angebote als flexible Alternative zur Anreise mit dem privaten Pkw
 - Nachhaltige Quartierslogistik

Im Städtebaulichen Vertrag wird darauf hingewiesen, dass die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Soweit aufgrund Gesetzes oder im Städtebaulichen Vertrag Verpflichtungen zu Sachthemen

⁷ Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd, Büro Happold GmbH, 18.11.2022

geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die im Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.

1.5 Flächenbilanz

Nutzung	Fläche in m ²
Private Straßenverkehrsfläche	2.160
Kerngebiete inkl. planfestgestellter Flächen - Neubaubereich MK 6 und MK 7	5.780
Summe / Geltungsbereich	7.940

Tabelle 19: Flächenbilanz

Bei der Flächenbilanz ist zu beachten, dass in der Angabe der Flächengröße für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 sowie für die private Straßenverkehrsfläche planfestgestellte Flächen des S-Bahntunnels enthalten sind.

2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 5. Januar 2024 (ABl. S. 5, S. 123), stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. Gemäß den Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP) vom 20. Juli 2021 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist. Die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes ist der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Der geplante Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße liegt überwiegend in einer Gemeinbedarfsfläche "Kultur". Im Flächennutzungsplan Berlin wird am Rand des Plangebiets in geringem Umfang eine unterirdische Bahntrasse dargestellt, die in der gemischten Baufläche verläuft.

Das Plangebiet liegt außerhalb der im Flächennutzungsplan Berlin mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren.

Für die ÖPNV-Erschließung ist relevant, dass neben dem bestehenden U-Bahnhof „Gleisdreieck“ zum einen der geplante S 21-Bahnhof „Gleisdreieck“ in der neu zu errichtenden S-Bahnstrecke und zum anderen der geplante S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ in der bestehenden S-Bahnstrecke Bestandteil des Flächennutzungsplans Berlin sind. Wobei der S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ außerhalb des Plangebiets in der öffentlichen Trebbiner Straße verortet ist.

Flächenabgrenzung

Im Flächennutzungsplan Berlin sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und symbolisch verortet. Die Gemeinbedarfsfläche soll den Standort des Deutschen Technikmuseums darstellen. Tatsächlich grenzt das Plangebiet zwar an das Grundstück des Deutschen Technikmuseums, ragt aber nicht hinein.

Maßgeblich für die bauleitplanerische Abgrenzung der Bauflächen von den Bahn-, Grün- und Gemeinbedarfsflächen ist der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 (Anlage 4 "Abgrenzung der Nutzungsgebiete"). Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entspricht diesen Abgrenzungen.

Gemischte Baufläche M2 - Entwicklungsfähigkeit

Gemäß AV FNP vom 20. Juli 2021 sind Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist.

Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin kann aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet entwickelt werden (vgl. AV FNP 2021, Abb. A). Daraus wird auch deutlich, dass in einer gemischten Baufläche nicht grundsätzlich eine Mischung unter Beteiligung von Wohnen vorgesehen ist. Ziel ist die Mischung unterschiedlicher Nutzungen, wie z.B. auch Gewerbe, Handel und Dienstleistungen. Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung allerdings darauf hingewiesen, dass die im Plangebiet des

Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ermittelte GFZ von 4,4 zunächst nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte entspricht. Dazu ist folgendes auszuführen:

Die Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungsplan VI-140ca) wurde in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenSW) im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte' pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag 2005) ermittelt.

Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurde in den Kerngebieten aus der Geschossfläche und der maßgebenden Grundstücksfläche eine bauleitplanerisch belastbare GFZ ermittelt, die aufgrund der hohen Abzüge (z.B. für die umfangreichen planfestgestellten Flächen und der Privatstraße) bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche eine GFZ von 4,4 ergab. Vor diesem Hintergrund ist die GFZ von 4,4 zu relativieren.

Für die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird eine GFZ von 4,1 ermittelt, vgl. Kapitel A III 3.2.4.4 „GFZ-Ermittlung“. Die GFZ-Ermittlung wurde im Rahmen der vorgezogenen Rechtsprüfung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IIC abgestimmt.

Außerdem ist die der gemischten Baufläche M2 zugeordnete mittlere Nutzungsdichte lediglich eine grobe Zielrichtung und keine verbindliche Vorgabe. In der AV-FNP vom 20. Juli 2021 wird dazu ergänzt: "Für M2-Flächen ist die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen." Maßgeblich ist die Beurteilung der örtlichen Situation im Hinblick auf die jeweils angestrebte städtebauliche Ordnung.

§ 17 BauNVO enthielt bis zur Änderung durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Diese Obergrenzen sind für den Bebauungsplan weiterhin anzuwenden (s. unten Hinweis zur Änderung von § 17 BauNVO). In § 17 BauNVO ist als Obergrenze für Kerngebiete eine GFZ von 3,0 angegeben.

In § 17 Abs. 2 BauNVO wird ergänzend geregelt, dass diese Obergrenze aus städtebaulichen Gründen überschritten werden kann, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. Im Kapitel A III 3.2.4.6 „Geschossfläche / GFZ in Bezug auf den städtebaulichen Rahmenvertrag“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung sowie die ausgleichenden Umstände und Maßnahmen dargestellt.

Hinweis zur Änderung von § 17 BauNVO:

Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde auch die Baunutzungsverordnung (BauNVO) geändert. Aktuell liegt die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786) vor, die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist. Geändert wurde u.a. § 17 BauNVO. Der neue § 17 BauNVO enthält keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern.

Die Gesetzesänderung ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ jedoch aufgrund folgender Überleitungsvorschrift in der geänderten BauNVO nicht anwendbar:

§ 25e Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland

Ist der Entwurf eines Bauleitplans vor dem 23. Juni 2021 nach § 3 Absatz 2 des Baugesetzbuchs oder nach dem Planungssicherstellungsgesetz öffentlich ausgelegt worden, ist auf ihn diese Verordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden. ...

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 das erste Mal öffentlich ausgelegen und von daher ist hier weiterhin die Baunutzungsverordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden.

Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Auch die Festsetzungen zur baulichen Dichte sind damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Einzelhandel / großflächiger Einzelhandel

Gemäß AV FNP vom 20. Juli 2021 kommt die Entwicklung von Kerngebieten mit der Zulässigkeit von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im Sinne des § 11 Absatz 3 BauNVO aus Bauflächen des Typs M2 grundsätzlich nur in Bereichen mit dargestellter Einzelhandelskonzentration in Betracht. Das Plangebiet liegt außerhalb der im Flächennutzungsplan Berlin mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren. Außerhalb der dargestellten Einzelhandelskonzentrationen gelten für Einzelhandelseinrichtungen der wohnungsnahen Grundversorgung die Kriterien des jeweils geltenden StEP Zentren, der AV Zentren und Einzelhandel sowie der bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzepte.

Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass gemäß § 7 BauNVO Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen. Einzelhandelsbetriebe bilden also eine zentrale Nutzungsart im Kerngebiet und können nicht ausgeschlossen werden. Unter Berücksichtigung des StEP Zentren, der AV Zentren und Einzelhandel sowie des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzeptes wird die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der 'Urbanen Mitte' allerdings beschränkt. In dem mit dem Bezirk und der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmten aktuellen Einzelhandelsgutachten mit Stand vom 30.05.2018 sind für den gesamten Standort 'Urbane Mitte' maximal 5.000 m² Verkaufsfläche vorgesehen.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist Einzelhandel nur in den Erdgeschosszonen der beiden Kerngebiete (MK 6 und MK 7) zulässig. Großflächiger Einzelhandel wird ausgeschlossen, soll allerdings im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im eingeschränkten Umfang zulässig sein. Ergänzend zu den Festsetzungen im Bebauungsplan soll die zulässige Verkaufsfläche im Städtebaulichen Vertrag auf 1.000 m² begrenzt werden.

Die Festsetzungen zum Einzelhandel sind damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Bahnflächen - Entwicklungsfähigkeit

Im Flächennutzungsplan Berlin wird am Rand des Plangebiets in geringem Umfang eine unterirdische Bahntrasse (S-Bahntunnel) dargestellt, die zum Teil unter der geplanten Privat-

straße und unter der gemischten Baufläche verläuft. Für diese Flächen liegt die Planungshoheit nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, sondern bei der Planfeststellungsbehörde, dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA).

Die im Bebauungsplan geplante Überbauung des S-Bahntunnels kann entsprechend der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA / IB (alte Bezeichnung) vom 26.02.2016 unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im Flächennutzungsplan Berlin entwickelt werden:

- Die genaue Trassierung von planfestgestellten Bahnflächen innerhalb des Geltungsbereiches ist mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
- Die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.

Um zu gewährleisten, dass die Funktion und der Betriebsablauf auf den gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen nicht beeinträchtigt wird, werden parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans die Überschneidungen der Flächen und Nutzungen (z.B. Überlagerung mit einer privaten Straßenverkehrsfläche / mit Kerngebietsnutzungen, Änderung des Verlaufs der Rettungsplatzzufahrten) mit der Deutschen Bahn abgestimmt und die Zustimmung zur Planung eingeholt. Das Eisenbahn-Bundesamt wurde im Rahmen der Behördenbeteiligungen zur Stellungnahme aufgefordert.

Im Rahmen der Abstimmung wurde über vier Schürfen die östliche Außenkante des S-Bahntunnels im Bereich heranrückender Neubauten genau bestimmt, damit der erforderliche Abstand in der Planung nachweislich berücksichtigt werden konnte. Zur Beurteilung der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels in den nutzungsüberlagerten Abschnitten wurde ein Gutachten⁸ erstellt. Im Gutachten wird die Tragfähigkeit des Tunnels im Hinblick auf zukünftige Verkehrslasten aus Feuerwehrüberfahrten untersucht und die Tragfähigkeit bestätigt. Ergänzend wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft geschlossen, in der die Schnittstellen zwischen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und dem S-Bahntunnel geregelt werden.

Mit diesem Vorgehen wird gesichert, dass die verkehrlichen Funktionen durch die Festsetzungen im Bebauungsplan nicht beeinträchtigt werden und der Bebauungsplan in diesem Bereich aus der Darstellung von unterirdischen Bahnflächen im Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar ist.

⁸ Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, WTM Engineers Berlin GmbH, 30.04.2020

3. Begründung der Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Das städtebauliche Konzept und die Grundzüge der Nutzungsstruktur für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sind Ergebnis eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll das Konzept für den südlichen Teil (Baufeld 6 und 7) mit dem Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße gesichert werden.

Im Plangebiet sind - bis auf die private Straßenverkehrsfläche - insbesondere Flächen für eine bauliche Nutzung vorgesehen. Sie sollen als Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Die bahnrechtlich gewidmete unterirdische S-Bahnfläche (S-Bahntunnel S1, S2, S25) wird nachrichtlich übernommen.

3.1.1 Kerngebiete (MK) gem. § 7 BauNVO

Im Plangebiet sollen die beiden Kerngebiete MK 6 und MK 7 festgesetzt werden. Die Bezeichnung leitet sich zum einen aus dem zugrunde liegenden städtebaulichen Konzept und zum anderen aus dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ab. Im städtebaulichen Konzept werden die im Plangebiet liegenden Baufelder als 6 und 7 bezeichnet. Diese Bezeichnung wurde im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in die Kerngebietsbezeichnungen übernommen. Da sich alle Fachgutachten, die Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung sowie die entsprechenden Abstimmungen auf diese Bezeichnungen beziehen, werden sie nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) auch im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ weiterverwandt. Die Kerngebiete MK 1 bis MK 5 sowie MK 8 und MK 9 liegen im nördlich anschließenden Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Die Kerngebiete MK 6 und MK 7 gehören zum Neubaubereich der 'Urbanen Mitte'.

Vorgesehen sind - im Sinne eines urbanen Quartiers - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und in eingeschränktem Umfang auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Wohnen ist kein Bestandteil des Nutzungskonzepts und nur in Form von Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig.

Mit diesem Nutzungsmix wird die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs angestrebt. Es besteht hoher Bedarf an neuen Flächen für die geplanten Nutzungen:

Insgesamt ist die Realisierung von 23.750 m² Geschossfläche vorgesehen.

Nach dem derzeitigen Planungsstand ist folgende Nutzungsverteilung vorgesehen:

Geschoss	Nutzung	Geschossfläche in m ²	Anteil
ab 3. Vollgeschoss	Kerngebietsnutzung, Schwerpunkt Büros	17.726	74,6%
2. Vollgeschoss	Kerngebietsnutzung, Schwerpunkt Nutzungsmischung (ohne EH), Sport	3.012	12,7%
1. Vollgeschoss	Kerngebietsnutzung, Schwerpunkt Nutzungsmischung (mit EH), Sport	3.012	12,7%
		23.750	100%

Tabelle 20: Nutzungsverteilung mit Geschossfläche (oberirdisch), Stand 30.08.2019

Diese Nutzungsverteilung wird jedoch nicht festgesetzt. Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sind die benannten Nutzungen

überall zulässig. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch einer vertikalen Nutzungsgliederung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden die Einzelhandelsbetriebe. Sie sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 nur im 1. Vollgeschoss zulässig. Einzelhandelsbetriebe sollen sich im Quartier 'Urbane Mitte' vor allem am ÖPNV-Kreuzungs- und Umsteigebahnhof „Gleisdreieck“ nördlich des Plangebiets konzentrieren (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)), vgl. auch Kapitel A III 3.1.1.2 „Einzelhandel“.

Die Untergeschosse im Neubaubereich dienen insbesondere dem Parken. Daneben können hier Anlagen der technischen Gebäudeausrüstung (Haustechnik), Lager- und Sanitärräume untergebracht werden. Untergeschosse im Sinne der Nebenzeichnung sind vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegende Geschosse.

Der angestrebte Nutzungsmix entspricht dem Gebietstyp eines Kerngebiets. Die Baugebiete sollen daher als Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden.

3.1.1.1 Büronutzung

Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. Dem Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ ist zu entnehmen, dass oberhalb der Sockelbauten ab dem 3. Geschoss der Gebäude überwiegend Büronutzungen vorgesehen sind. Das entspricht auch der übergeordneten gesamtstädtischen Planung. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“.

Auch wenn während der Corona-Pandemie Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten hat, werden Büroflächen weiterhin benötigt. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ‚Urbanen Mitte‘ bzw. ‚Urbanen Mitte Süd‘ zukünftig um einen sehr gut an den ÖPNV angeschlossenen sowie zugleich zentralen Standort in der Stadt handeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für solche Büroflächen, die gut angebunden innerhalb des S-Bahn Rings Berlin liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Der höhere Anteil von Homeoffice wird an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts ändern.

Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen im Land Berlin greift der Senat auf öffentlich zugängliche Berichte diverser Immobilienunternehmen zurück, die eine sehr gute Marktübersicht und -transparenz bezüglich des Büroflächenmarktes bieten. Zudem hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen:

- Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachs- rate von rd. 3 %.
- 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Diese Aussagen gelten unverändert fort. Die traditionelle Büroarbeit befindet sich zwar in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Flächen für Büronutzungen werden jedoch auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben.

Auf Grundlage der Annahme eines moderaten Beschäftigtenwachstum von sowie einem Anstieg der Rückkehr an den Arbeitsplatz (Return-to-Office-Rate (RTO)) ist davon auszugehen, dass zusätzlicher Flächenbedarf entstehen wird. Zudem wird der Flächenumsatz in Berlin – anders als in anderen deutschen Städten – durch fünf verschiedene Wirtschaftszweige generiert, so dass eine geringere Nachfrage einzelner Branchen besser ausgeglichen werden kann.

Der Trend geht im Übrigen dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden mit ESG-konformen Büroflächen, die die aktuellen Nachhaltigkeitskriterien einhalten, im Fokus. Es wird davon ausgegangen, dass die Nachfrage nach hochwertigen zentral gelegenen, ESG-konformen Büroflächen steigen wird und mittel- bis langfristig die erwartete Nachfrage das Angebot übersteigen wird.

Zudem steht die geplante Büroflächennutzung im Einklang mit den strategischen Zielen des StEP Wirtschaft 2040 für die Entwicklung des Büroflächenmarkts. Die zukünftige Entwicklung des Gleisdreiecks zu einem S- und U-Bahnhof-Knotenpunkt bietet eine hervorragende Verkehrsanbindung. Das Masterkonzept Urbane Mitte sieht zudem ein Kerngebiet mit unterschiedlichen Nutzungen vor, die eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung beinhaltet.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich weiterhin ein Bedarf für die mit Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ vorgesehenen Büronutzungen.

3.1.1.2 Einzelhandel

Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe prägen maßgeblich die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets. Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur im Umfeld soll die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der 'Urbanen Mitte' trotzdem beschränkt werden.

Obwohl das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur ca. 20 % des Geltungsbereichs vom Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, soll hier zunächst aufgrund seiner kumulativen Wirkung das gesamte Nutzungskonzept für den Standort 'Urbane Mitte' dargestellt werden, bevor auf die Festsetzungen im Plangebiet eingegangen wird.

Zielsetzung der Entwicklung des Baufeldes 'Urbane Mitte' ist es unter anderem, Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO mit hoher Flexibilität zu entwickeln, um auf die ungewissen Nachfrageentwicklungen und die sich verändernden Wünsche der Nutzenden der Zukunft reagieren zu können und eine hohe Lebendigkeit des Quartiers zu gewährleisten.

Der Einzelhandel ist ein Bestandteil eines unverbindlichen Gesamtkonzepts für die publikumswirksamen unteren Geschosse und trägt zur Ausgestaltung eines belebten Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität im Außenraum und einer vielfältigen Verknüpfung mit anderen Angeboten bei. Der Einzelhandel soll nicht ausschließlich auf die Versorgungsfunktion ausgerichtet sein, sondern auch zu einer Nutzungsdurchmischung und Vitalisierung des gesamten Quartiers beitragen. Insbesondere das EG, aber auch das 1. OG sollen aus einem Mix aus Sport, Gesund-

heit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Neben dieser Funktionsdurchmischung steht die Versorgungsfunktion im Mittelpunkt des Angebotsmix. So soll im Quartier eine qualitätsvolle Grundversorgung durch einen Lebensmittelsupermarkt und einen Drogeriewarenanbieter gewährleistet werden. Ergänzend werden regionale und saisonale Lebensmittel in der Markthalle (Bahnviadukt vom U-Bahnhof „Gleisdreieck“) angeboten, die zu einem Alleinstellungsmerkmal der 'Urbanen Mitte' in der näheren Umgebung beitragen sollen.

Rahmenbedingungen

Für die Zulässigkeit von (großflächigen) Einzelhandelsbetrieben und -flächen sind als Rahmenbedingungen die einschlägigen Planungen auf Landesebene als auch auf Bezirksebene zu berücksichtigen. Für die 'Urbane Mitte' sind außerdem die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 zum Gleisdreieck getroffenen Vereinbarungen relevant. Im Rahmenvertrag 2005 wurde als angestrebte Nutzung ein Kerngebiet vereinbart.

Einzelhandelsgutachten 1 und 2

Bis zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden zwei Einzelhandelsgutachten (das zweite inkl. Nutzungskonzept) für das Projekt 'Urbane Mitte' erarbeitet:

- Einzelhandelsgutachten 1 (Stand: 31.01.2017)
- Einzelhandelsgutachten 2 (Stand: 04.08.2017) als Grundlage für die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Einzelhandelsgutachten 1 (Stand: 31.01.2017)

Im Einzelhandelsgutachten 1 wurden auf Basis einer Verträglichkeits- und Bedarfsanalyse bis zu 12.000 m² Verkaufsfläche (VF) im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) als verträglich angesehen. Die Verkaufsfläche wurde zunächst ohne eingehende Konzeptunterlegung ermittelt.

Das Einzelhandelsgutachten 1 wurde noch vor der offiziellen Behördenbeteiligung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt abgestimmt. Die Senatsverwaltung und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lehnten eine Verkaufsfläche in dieser Größenordnung ab.

Einzelhandelsgutachten 2 (Stand: 04.08.2017)

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der Empfehlungen des Bezirks zum Umgang mit den Stellungnahmen wurde das Einzelhandelsgutachten 2 erstellt. Das Einzelhandelsgutachten 2 beinhaltet ein Nutzungskonzept für die beiden unteren Geschosse (EG und 1. OG) im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), welches sich neben Einzelhandelsnutzungen u.a. auch aus Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangeboten sowie kulturellen Nutzungen zusammensetzt. Aus diesem Konzept wurden die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) abgeleitet. Die planerische Steuerung sollte insbesondere über die Einschränkung der horizontalen und vertikalen Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben erfolgen. Aus den Festsetzungen resultierte eine Zulässigkeit von insgesamt 7.000 m² Verkaufsfläche (VF) im Plangebiet. Großflächiger Einzelhandel sollte in drei der neun Kerngebiete zulässig sein.

In der im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) abgegebenen Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurden insbesondere folgende Punkte kritisiert:

- der Einzelhandelsumfang
- die Zulässigkeit großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelseinrichtungen

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen empfahl:

- die Berücksichtigung des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts sowie des Kurzgutachtens zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen in der 'Urbanen Mitte'
- die Überarbeitung der planerischen Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen im Sinne der im bezirklichen Zentrenkonzept enthaltenen Steuerungsregeln
- die weitere Konkretisierung der Größe und Lage der Verkaufsflächen

Einzelhandelsgutachten 2a (Stand: 14.09.2018)

"Konkretisiertes Nutzungskonzept/ Einzelhandelsgutachten 2a"

Änderungen

Im Konzept 2a wurden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung folgende Änderungen durchgeführt:

- Bedarfsgerechte Planung / zusätzliche Optimierung hinsichtlich der zu erwartenden Frequenzverteilung in der EG-Zone
- Reduktion des Einzelhandelsanteils auf 30% der Geschossfläche in den beiden unteren Geschossen
- Beschränkung von Einzelhandel auf die beiden unteren Geschosse, davon ca. 90% im Erdgeschoss
- Kleinteiligkeit / Kreuzberger Läden: beinahe alle Einheiten unter 250 m² Verkaufsfläche, abgesehen von einem großflächigen zweigeschossigen Einzelhandel im Kerngebiet MK3
- Weiterer Ausschluss von Einzelhandel in bestimmten Kerngebieten
- Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel
- Reduktion der Verkaufsfläche auf maximal 5.000 m²

Inhaltliches Konzept

In den beiden unteren Geschossen sollen Nutzungen angeboten werden, die dem Standort seinen urbanen Charakter und ein besonderes Profil verleihen. Die Profilierung des Standorts wurde weiter herausgearbeitet. Es wird folgendes Ziel formuliert:

"Entwicklung zu einem urbanen Standort mit auf die Zielgruppen der Office Nutzer, Nachbarschaft, Touristen zugeschnittenen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Nahversorgung, „Handmade“, aber auch Mobilität, Bewegung, Sport immer mit dem Anspruch etwas Außergewöhnliches zu schaffen"

Im Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot werden die Themen "Lokal / Regional" und "Handgemacht" hervorgehoben.

Zur Umsetzung dieses Profils wurde im Rahmen der laufenden Projektentwicklung ein detailliertes Nutzungs- und Belegungskonzept entwickelt. Unter anderem wurden bei der Konzeptentwicklung auch separat durchgeführte Frequenzanalysen mit herangezogen, die Prognosen zum zukünftigen Zu Fuß Gehenden- und Radverkehr im und um das Plangebiet gemacht haben. Ein besonderes Augenmerk liegt auf einem ausgewogenen und kleinteiligen Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangeboten für ein breites Publikum. Aufgrund der Lage am Park sollen insbesondere auch Sportangebote Teil der Nutzungen im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sein.

Abstimmung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg am 21.03.2018

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung gefordert, dass das Nutzungs-/ Einzelhandelskonzept der 'Urbanen Mitte' mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel ist. Dazu hat mit dem bezirklichen Stadtplanungsamt und den Gutachtenden für das bezirkliche Konzept am 21.03.2018 ein Präsentations- und Abstimmungstermin des Einzelhandelsgutachtens 2a (Stand 20.03.2018) stattgefunden.

Bewertung durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Das Nutzungs- und städtebauliche Konzept der 'Urbanen Mitte' wurde positiv beurteilt. Durch die Realisierung des Konzeptes ist keine konkrete Gefährdung benachbarter Zentren zu erkennen. Das Einzelhandelsgutachten 2a ist mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel und die durch den Bezirk beauftragten Gutachtenden bestätigten ihre positive Einschätzung des Projekts. Von besonderem Interesse war dabei die städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung der Nullebene, die für das Funktionieren des Konzepts von entscheidender Bedeutung ist. Diese wird im vorliegenden städtebaulichen Konzept, dem Masterplan 'Urbane Mitte', als durchdacht und geeignet bewertet.

Bewertung durch den Bezirk

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat bestätigt, dass die Hinweise zur notwendigen Überarbeitung des Einzelhandelsgutachtens aufgenommen und umgesetzt wurden.

Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Im Anschluss an die Abstimmung mit dem Bezirk wurde das Einzelhandelsgutachten / Nutzungskonzept an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) übersandt und um eine Stellungnahme gebeten. Auch die zuständige Senatsverwaltung (SenSW) beurteilt das Konzept und den Umfang an Verkaufsfläche als kompatibel mit den zu berücksichtigenden übergeordneten Planungen, als für den Standort geeignet, sinnvoll dimensioniert und tragfähig.

Teilung Bebauungsplan/ Überarbeitung des Konzepts

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde mit Beschluss vom 29.08.2018 geteilt. Aufgrund von Anpassungen zur Konfliktminimierung der Planung der 'Urbanen Mitte' mit der geplanten S-Bahnstrecke S 21 wurde das städtebauliche Konzept angepasst, was zu leicht geänderten Rahmenbedingungen für den Einzelhandel führte und eine Anpassung des Einzelhandelsgutachtens erforderlich machte. Die Änderungen liegen vor allem im nördlichen Bereich, im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

Die Einzelhandelsbetriebe sollen vor allem im Norden der 'Urbanen Mitte' im näheren Umfeld des U- und S-Bahnhofs Gleisdreieck angesiedelt werden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist konzeptionell nur im eingeschränkten Umfang Einzelhandel vorgesehen. Dieser Einzelhandel soll in Kombination mit der geplanten Sporthalle, dem Außensportbereich, dem Radfernweg und der Skateranlage im Ostpark auf das Thema Sport ausgerichtet werden. Einzelhandelsbetriebe sollen auf das Erdgeschoss beschränkt bleiben und insgesamt nur einen maximalen Umfang von 1.000 m² Verkaufsfläche aufweisen. Großflächiger Einzelhandel ist nicht vorgesehen.

Zulässige Verkaufsfläche

In dem Bebauungsplanentwurf für die erneute Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB war eine Verkaufsfläche von 250 m² vorgesehen. Im weiteren Planungsverlauf wurde dies in Hinblick auf den zu gewährleistenden Gebietscharakter eines Kerngebiets für unzureichend eingeschätzt, denn gemäß § 7 BauNVO dienen Kerngebiete auch vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben. Um den Gebietscharakter des Kerngebiets zu gewährleisten, wurde die zulässige Verkaufsfläche auf 1.000 m² erhöht.

Abgeleitet wird dies aus dem Anteil der geplanten Geschossfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Bezug zur Geschossfläche im gesamten Quartier 'Urbane Mitte', die bei 20 % liegt. Von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und

dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wurde für das Quartier ‚Urbane Mitte‘ eine maximal zulässige Verkaufsfläche von 5.000 m² gefordert. In Anlehnung an den ermittelten Anteil an Geschossfläche sollen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 20% dieser 5.000 m² VF, d.h. 1.000 m² VF zulässig sein. Das würde einer gleichmäßigen Verteilung der Einzelhandelsflächen auf die beiden Bebauungspläne entsprechen.

Das Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘⁹, das auf einen ungeteilten Standort ausgerichtet ist, sieht für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ jedoch nur 250 m² VF und dafür 4.750 m² VF im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) vor. Diese Verteilung ist eine Option, die erst nach Festsetzung beider Bebauungspläne (VI-140cab und VI-140caa) im Rahmen einer Ergänzung der beiden städtebaulichen Verträge zu den Bebauungsplänen geregelt werden kann. Dann ist wieder eine gemeinsame Betrachtung des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ mit einer horizontalen Gliederung der zusammenhängenden Kerngebiete möglich. Bei einer Einhaltung der abgestimmten Verkaufsfläche von 5.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ kann im Rahmen der Projektrealisierung die Möglichkeit geschaffen werden, entsprechend des Nutzungskonzepts nicht genutzte Verkaufsflächenpotenziale von Süden nach Norden zu verlagern.

Großflächiger Einzelhandel

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig. Das entspricht dem Einzelhandelsgutachten für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ und der darin vorgesehenen räumlichen Verteilung der Einzelhandelsangebote. Es ist zu beachten, dass die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebiets in der Regel nicht gewahrt ist, wenn flächendeckend großflächige Einzelhandelsbetriebe gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO ausgeschlossen werden, die nur in Kerngebieten und in den dafür festgesetzten Sondergebieten zulässig sind. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erscheint der Ausschluss trotzdem gerechtfertigt, da im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) großflächiger Einzelhandel zulässig sein soll. Das ist ein ausdrückliches Ziel des Plangebers. In den Bebauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll gemeinsam das Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ festgesetzt werden. Bei einer Gesamtbetrachtung des neuen Nahversorgungszentrums in der ‚Urbanen Mitte‘ wird großflächiger Einzelhandel nicht ausgeschlossen und damit die allgemeine Zweckbestimmung der Kerngebiete gewahrt.

Festsetzungen und Regelungen im Städtebaulichen Vertrag

Das Konzept wird in einer textlichen Festsetzung in Kombination mit Regelungen im Städtebaulichen Vertrag gesichert:

Textliche Festsetzung 1.1

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss zulässig, großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 Nr. 1 und Abs. 9 BauNVO

Im Städtebaulichen Vertrag sollen folgende ergänzende Regelungen zur Verkaufsflächensteuerung getroffen werden:

- Verpflichtung der Projektträgerin zur Beschränkung der Verkaufsfläche in der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) auf 5.000 m²
- Verpflichtung der Projektträgerin zur Beschränkung der Verkaufsfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf 1.000 m² und Sicherung über eine Baulast.

⁹ Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept - Urbane Mitte am Gleisdreieck, bulwiengesa, 18.12.2018

Sollte die zulässige Verkaufsfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht ausgenutzt werden, so ist eine Verlagerung der Differenz in das Bebauungsplangebiet VI-140caa (Urbane Mitte Nord) möglich. Diese Option kann erst nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) geregelt werden.

Auswirkungen auf die umliegenden Zentren

Im Bebauungsplan wird bei der Festsetzung zur Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen die Erhaltung bestehender Zentren berücksichtigt. In der ‚Urbanen Mitte‘ sollen gemäß Nutzungskonzept vom 14.09.2018 ca. 4.600 m², maximal 4.999 m² Verkaufsfläche entstehen. Damit liegt die Verkaufsflächengröße unterhalb der Dimensionierung eines städtischen Zentrums (ab 5.000 m² Verkaufsfläche) und damit ist per se die Verträglichkeit gegeben. Von den knapp 5.000 m² Verkaufsfläche sind ca. 4.000 m² im Norden (Bebauungsplan VI-140caa) und lediglich 1.000 m² im Süden (Bebauungsplan VI-140cab) vorgesehen.

Obwohl die Verträglichkeit als gegeben angenommen werden kann, wurde zur Bewertung der Auswirkungen der zulässigen 5.000 m² Verkaufsfläche auf die umliegenden Zentren bzw. zum Nachweis der Verträglichkeit ein Gutachten mit dem Titel "Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept"¹⁰ erstellt, vgl. auch Kapitel A III 4.7 „Belange der Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)“.

Anhand der Wirkungsanalyse wurde bezogen auf einen innenstadttypischen sowie den umliegenden zentralen Versorgungsbereichen entsprechenden Branchenmix in einem Worst-Case-Ansatz für die geplante Einzelhandelsansiedlung in der ‚Urbanen Mitte‘ die Verträglichkeit nachgewiesen. Da im Gutachten für 5.000 m² Verkaufsfläche die Verträglichkeit mit den umliegenden Zentren nachgewiesen wird, ist die Verträglichkeit auch für die maximal 1.000 m² Verkaufsfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegeben.

3.1.1.3 Vergnügungsstätten / Bordelle

Vergnügungsstätten: ausnahmsweise zulässig

Das Plangebiet soll insgesamt einen qualitativ hochwertigen Charakter erhalten. Das ist das städtebauliche Ziel des Plangebers und gleichzeitig auch das Ziel der Projektträgerin. Da Vergnügungsstätten das Image des neuen Quartiers negativ beeinflussen können, sollen zur Sicherung des angestrebten Nutzungskonzeptes und zum Schutz der Nutzenden jeden Alters, insbesondere der Kinder und Jugendlichen, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten innerhalb der Kerngebiete nur ausnahmsweise zulässig sein.

Vergnügungsstätten im Sinne des Städtebaurechts sind z.B.:

- Nachtlokale jeglicher Art (Nachtklubs, Tanzbars, Großstadtvarietés, Striptease-Lokale usw.),
- Diskotheken,
- Spielhallen (Spiel- und Automatenhallen, Spielcasinos).

Darstellungen mit sexuellem Charakter: nicht zulässig

Auch Nutzungen, deren Zweck auf Darstellungen mit sexuellem Charakter gerichtet ist, sind den Vergnügungsstätten zuzurechnen. Spielhallen und Einrichtungen, welche die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows) sowie Video- oder ähnliche Vorführungen zum Inhalt haben, sollen in den Kerngebieten jedoch gänzlich unzulässig sein. Diese Nutzungen

¹⁰ Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept - Urbane Mitte am Gleisdreieck, bulwiengesa, 18.12.2018

sind insbesondere aus städtebaulichen Gründen unerwünscht. Sie widersprechen dem städtebaulichen Ziel, hier an dem Scharnier zwischen West- und Ostpark ein insbesondere auch von Familien genutztes Quartier zu entwickeln. Südlich schließt direkt die vor allem von Kindern und Jugendlichen genutzte Skateranlage im Ostpark an.

Bordelle und bordellartige Betriebe: nicht zulässig

Die in den Kerngebieten beabsichtigte Nutzungsstruktur (für Familien geeignetes Quartier) erfordert den Ausschluss weiterer Nutzungen, durch die dieses Ziel in Frage gestellt werden kann und damit ein Erreichen der beabsichtigten Qualität gefährdet ist. Hierzu zählen Bordelle und bordellartige Betriebe. Insbesondere die an das Plangebiet grenzenden öffentlichen Parkanlagen zur Erholung gehen nicht konform mit der Zulässigkeit entsprechender Nutzungen. Das Quartier ist für solche Nutzungen "gefährdet", da die Potsdamer Straße, Bülowstraße und Kurfürstenstraße bzgl. des sogenannten "Straßenstrichs" vorbelastete Straßen darstellen. Sie befinden sich nur wenige hundert Meter vom Plangebiet des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entfernt. Mit dem Ausschluss von Bordellen wird auch einer Forderung des Bezirks Tempelhof-Schöneberg entsprochen.

Durch den Ausschluss von Bordellen wird die allgemeine Zweckbestimmung eines Kerngebietes gewahrt, da der Gebietscharakter durch diese Unterart der sonstigen, nicht wesentlich störenden Gewerbebetriebe nicht prägend ist. Sie stellen nur einen geringen Teil der nach § 7 Abs. 2 BauNVO in einem Kerngebiet allgemein zulässigen baulichen oder sonstigen Anlagen dar.

Übermaßverbot bzw. Gebot der Verhältnismäßigkeit

Zu berücksichtigen ist in diesem Kontext das Übermaßverbot bzw. das Gebot der Verhältnismäßigkeit, d.h. es ist zu prüfen, ob die städtebaulichen Ziele nicht ggf. mit einer anderen Vorgehensweise, z.B. durch eine räumliche oder geschossweise Gliederung auch zu erreichen sind. Entsprechendes gilt für eine Beschränkung der Zulässigkeit auf den Ausnahmetatbestand statt eines generellen Ausschlusses.

Die Kerngebiete sind durch die Nähe zum U- und geplanten S-Bahnhof „Gleisdreieck“ für die Ansiedlung von Vergnügungsstätten prädestiniert. Kerngebietstypische Vergnügungsstätten haben einen überörtlichen Einzugsbereich und sollen für ein größeres und allgemeines Publikum erreichbar sein. In der 'Urbanen Mitte' soll jedoch kein Bahnhofsviertel entstehen. Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten können Beeinträchtigungen des Stadtbildes verbunden sein. Auch ist das Verhalten der durch die Vergnügungsstätten animierten Besuchenden im Allgemeinen nicht zu verhindern oder zu unterbinden. Der Ziel- und Quellverkehr überwiegend in den Abend- und Nachtstunden gehört ebenfalls dazu. Ferner können Vergnügungsstätten zu einer Verdrängung von erwünschten Nutzungen führen, da sie - auch aufgrund längerer Öffnungszeiten - oftmals höhere Mieten zahlen können.

In der 'Urbanen Mitte' soll mit einem ausgewählten Nutzungsmix vor allem in den beiden unteren Geschossen (EG und 1. OG) ein insbesondere für die Parkbesuchenden und ÖPNV-Nutzenden sicheres und attraktives urbanes Quartier geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist zu befürchten, dass bestimmte Unterarten von Vergnügungsstätten die angestrebte Nutzungsstruktur und ggf. den sicheren Aufenthalt beeinträchtigen. Von entsprechenden Etablissements könnten auch Drogenprobleme in den angrenzenden Park getragen werden. Der konsequente Ausschluss von Spielhallen und Einrichtungen, die die Schaustellung von Personen (z. B. Sex- und Live-Shows) sowie Video- oder ähnliche Vorführungen zum Inhalt haben, ist das geeignete Mittel, die genannten negativen städtebaulichen Auswirkungen im Plangebiet zu vermeiden. Nur mit einem generellen Ausschluss dieser Unterarten kann gewährleistet werden, dass die angestrebte Nutzungsmischung entstehen kann und langfristig

gesichert bleibt. Die Begrenzung der gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten (wie z. B. Diskotheken, Nachtbars) auf den Ausnahmetatbestand stellt keine unverhältnismäßige Einschränkung dar, da die Nutzungen im Grunde zulassungsfähig bleiben. Der Zulassung soll jedoch eine Einzelfallprüfung, ob Ausnahmeveraussetzungen vorliegen, vorangestellt sein. Von der Ausnahmezulässigkeit soll nur dann Gebrauch gemacht werden, wenn sich die Nutzung hinsichtlich ihrer Größe und in ihrer baulichen Ausprägung in das Umfeld einfügt und die angrenzenden Nutzungen nicht wesentlich stören.

Keine Vergnügungsstätten im Sinne des Städtebaurechtes sind

- Sex-Shops und Bordelle,
- Einrichtungen und Anlagen für kulturelle Zwecke (Theater jeglicher Art, Kleinkunsthöhlen, Konzertsäle und -häuser, Lichtspieltheater),
- alle Anlagen und Einrichtungen, die sportlichen Zwecken dienen.

Zusammenfassung

Es wurde dargelegt, dass besondere städtebauliche Gründe vorliegen, die einen vollständigen Ausschluss bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben (Spielhallen, Einrichtungen zur Schaustellung von Personen und Bordelle sowie bordellartige Betriebe) rechtfertigt. Vergnügungsstätten / sonstige Gewerbebetriebe und ihre Unterarten sind für Kerngebiete zwar charakteristisch, sie machen aber nicht das Wesen eines Kerngebiets aus. Durch die Einschränkung von Vergnügungsstätten in der Zulässigkeit und dem Ausschluss von Bordellen bleibt trotzdem der Gebietscharakter der Kerngebiete gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

3.1.1.4 Anlagen für kulturelle Zwecke / Ateliers

Auch im kulturellen Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln prädestinieren den Ort für die Entwicklung weiterer kultureller Angebote. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt soll eine Verödung nach Büroschluss vermieden werden, was auch das Kriminalitätsrisiko absenken wird. Es ist davon auszugehen, dass die Angebote im Plangebiet von Anwohnenden, Parkbesuchenden, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzenden und auch Tourist*innen genutzt wird.

Im Rahmen der Entwicklung des Nutzungskonzeptes wurde die Zulässigkeit von Ateliers gesondert geprüft. Ateliers sind je nach beabsichtigter Nutzung als Büroräume oder Räume für freie Berufe oder als Anlagen für kulturelle Zwecke im Kerngebiet zulässig. Diese Zulässigkeit entspricht dem Planungsziel.

3.1.1.5 Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen / sonstige Tankstellen

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 werden Parkhäuser oder Großgaragen sowie damit zusammenhängende Tankstellen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 5 BauNVO aus städtebaulichen Gründen ausgeschlossen. Es soll ein urbanes Quartier mit einer hohen Dichte und Nutzungsvielfalt entstehen. In dieser Struktur, die über Baukörperfestsetzungen gesichert wird, würden Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen dem städtebaulichen Gesamtkonzept für das Quartier entgegenstehen und sich negativ auf das Ortsbild auswirken. Es soll ein oberirdisch weitgehend autofreies Gebiet entstehen, in denen zu Fuß Gehende und Radfahrende Vorrang haben.

Aus dem gleichen Grund werden in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auch die gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO ausnahmsweise zulässigen Tankstellen ausgeschlossen.

Durch den Ausschluss von Tankstellen bleibt die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.4:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die in § 7 Abs. 2 Nr. 5 Baunutzungsverordnung genannte Nutzung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.5:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

Von dem Ausschluss von Tankstellen in den textlichen Festsetzungen 1.4 und 1.5 sind Elektroladesäulen ausdrücklich nicht umfasst. In der ‚Urbanen Mitte‘ soll die Elektromobilität gefördert und eine entsprechende Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zur Verfügung gestellt werden können. Elektroladesäulen sind als nicht wesentlich störender Gewerbebetrieb gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO anzusehen und damit im Plangebiet zulässig. Ein Regelungsbedarf für den Plangeber besteht insoweit nicht; die Einzelheiten werden dem Baugenehmigungsverfahren überlassen.

3.1.1.6 Wohnungen

Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO wären im Kerngebiet Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein und andere Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO sind auch sonstige Wohnungen nach Maßgabe von Festsetzungen des Bebauungsplans zulässig.

Das Plangebiet ist durch verschiedene Lärmarten belastet: vor allem Gewerbelärm der STATION Berlin von Norden, Freizeitlärm durch die Skateranlage von Süden und schienengebundener Verkehrslärm von Westen (Fernbahn). Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass trotz Lärmschutzmaßnahmen nur an wenigen Fassaden gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden könnten. Wohnen ist vor allem aus diesem Grund kein Planungsziel für die ‚Urbane Mitte Süd‘, vgl. auch Kapitel A III 4.3 „Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)“.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter

Die Zulässigkeit der Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO soll in den Kerngebieten nicht vollständig ausgeschlossen werden, um den Gebietscharakter eines Kerngebiets zu wahren.

In den Kerngebieten sind z.B. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude zulässig, die auf Betriebswohnungen angewiesen sein könnten. Solche Wohnungen dienen nur Personen, die in einer besonderen Beziehung zu den im Kerngebiet zulässigen Nutzungen stehen, sodass diese Wohnungen in besonderer Weise dem Zweck eines Kerngebiets entsprechen.

Zur Wahrung des Gebietscharakters reicht es, die Nutzung für ausnahmsweise zulässig zu erklären. Erforderlich sind hierfür auch städtebauliche Gründe, die vorliegend aufgrund der spezifischen Lärmsituation bei der 'Urbanen Mitte' gegeben sind. Schließlich dient die Einschränkung der Zulässigkeit auch der Umsetzung der Forderung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dass Wohnungen in der 'Urbanen Mitte' nicht zulässig sein sollen. Für die Wahrung des Gebietscharakters bei nur ausnahmsweiser Zulässigkeit von Betriebswohnungen spricht, dass Betriebswohnungen im Kerngebiet zwar allgemein zulässig sind, eine Wohnnutzung aber ausdrücklich in der Zweckbestimmung des § 7 Abs. 1 BauNVO nicht genannt wird. Zudem befinden sich in der näheren Umgebung (Flottwellstraße) bereits zahlreiche Wohngebäude, die geeignet wären, einen entsprechenden Bedarf abzudecken.

Die allgemein zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sollen daher nur ausnahmsweise zulässig sein; dies ermöglicht eine Einzelfallprüfung im Baugenehmigungsverfahren und die Zulassung von Wohnungen nur dort, wo gesunde Wohnverhältnisse, insbesondere mit Blick auf Schallimmissionen und ausreichende Belichtung, gewahrt sind. Das wird in der textlichen Festsetzung TF 1.6 geregelt. Der Gebietscharakter des Kerngebiets wird bei einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.6:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO

Andere Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO

Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass trotz Lärmschutzmaßnahmen nur an wenigen Fassaden gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die 'Urbane Mitte Süd' mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Diese gutachterliche Einschätzung wird durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz als zuständige Fachbehörde unterstützt, die ebenso den Ausschluss von Wohnungen fordert. Dieser Forderung wird nachgekommen. Die nur ausnahmsweise zulässigen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO sollen unzulässig sein. Der Ausschluss von Wohnungen entspricht auch den Vorstellungen der Projektträgerin.

Der Ausschluss von Wohnungen wird in der textlichen Festsetzung 1.7 geregelt. Der Gebietscharakter des Kerngebiets wird bei einem Ausschluss der nur ausnahmsweise zulässigen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO weiterhin gewahrt.

Textliche Festsetzung 1.7:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO

3.1.1.7 Untergeschosse

In den Kerngebieten ist der Bau von Untergeschossen vorgesehen, die gemäß Masterplan als eine baufeldübergreifende Tiefgarage ausgebildet werden sollen. Hier sollen vorrangig die Stellplätze für die Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ untergebracht werden. Wie eine Prognose des Stellplatzbedarfs gezeigt hat, sind die Flächen in den Untergeschossen damit überwiegend ausgelastet (vgl. Kapitel A III 3.7.1.1 „Stellplätze“). Neben den Stellplätzen sind in den Untergeschossen noch Anlagen für die technische Gebäudeausrüstung, Lagerräume und Sanitärräume vorgesehen.

3.1.2 Sicherung der öffentlichen Erschließung von Kerngebiet MK 7

Die verkehrliche Erschließung der beiden Kerngebiete MK 6 und MK 7 erfolgt über die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße. Der Anliegerverkehr wird über diese Privatstraße direkt zur Tiefgaragenzufahrt an der Nordfassade von Turm 6 (MK 6) geleitet, d.h. in die gemeinsame Tiefgarage. Das Kerngebiet MK 7 wird also ebenfalls über diese Tiefgaragenzufahrt im Kerngebiet MK 6 erschlossen und soll keine eigene Zufahrt erhalten.

Die Sicherung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 lässt sich im Angebots-Bebauungsplan nicht festsetzen, da dazu ein unterirdisches Fahrrecht durch das Kerngebiet MK 6 erforderlich wäre. Da im Bebauungsplan nur die Möglichkeit für eine unterirdische Bebauung geschaffen wird, kann in einem potenziellen Untergeschoss kein Fahrrecht festgesetzt werden. Planergänzend wird daher im Städtebaulichen Vertrag eine Regelung aufgenommen, die die Verpflichtung der Projektträgerin zur gemeinsamen Errichtung der Tiefgarage in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 als Voraussetzung für die Nutzungsaufnahme sowie zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Tiefgarage und ihrer Durchfahrbarkeit in ganzer Länge, insbesondere der Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das Kerngebiet MK 7 zur Sicherstellung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 enthält.

3.1.3 Überlagerung unterirdischer gewidmeter Bahnflächen

Durch das Plangebiet verläuft in Abschnitten der S-Bahntunnel für die S1, S2 und S25. Dabei handelt es sich um unterirdische gewidmete Bahnflächen, die nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden.

Der Tunnel unterquert auch den nordwestlichen Bereich vom Kerngebiet MK 6, d.h. die unterirdische gewidmete Bahnfläche, die dem Fachplanungsvorbehalt gemäß § 38 BauGB unterliegt, soll oberirdisch mit der Festsetzung eines Kerngebiets überlagert werden, vgl. Kapitel A III 3.15.1 „Planfestgestellte bzw. bahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen“.

3.2 Maß der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)

Die Festsetzung zum Maß der baulichen Nutzung sowie der zulässigen Bebauungshöhe folgt dem Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien, die im städtebaulichen Wettbewerb weiterentwickelt wurden. Die gewählte Höhe vermeidet zudem eine Riegelbebauung, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten, und ermöglicht die Gestaltung von Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume, was auch zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung beiträgt. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in die Breite vermieden.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil (Kerngebiete MK 6 und MK 7) des Gesamtkonzepts für die 'Urbane Mitte'.

3.2.1 Höhe baulicher Anlagen

Gelände- und Bezugshöhen

Das Gelände im Plangebiet steigt von Norden nach Süden an.

Südlich der STATION Berlin liegt die Geländehöhe bei ca. 35,6 m ü. NHN und steigt bis zur südlichen Geltungsbereichsgrenze (Platz am ehemaligen Stellwerk) bis auf ca. 37,5 m ü. Normalhöhennull (NHN) an. Die Bezugshöhe für die Festsetzung im Kerngebiet MK 6 ist 35,6 m ü. NHN, für die Festsetzung im Kerngebiet MK 7 ist es 37,5 m ü. NHN.

3.2.2 Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen

Die zulässige Grundfläche wird über eine erweiterte Baukörperfestsetzung zeichnerisch festgesetzt. Die Baukörperfestsetzung wird durch eine Festsetzung zur maximal zulässigen Höhe der baulichen Anlagen ergänzt. Dazu wird eine Oberkante in m über NHN als Höchstmaß festgesetzt.

Im städtebaulichen Konzept für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungsplan VI-140ca) sind im Neubaubereich Gebäude mit einer Höhe von 25-90 m ü. Gelände vorgesehen. Jedes der Kerngebiete MK 1 bis MK 7 beinhaltet ein als "Turm" bezeichnetes hohes Gebäude mit einem flachen Sockelbau. Der Turm wird entsprechend des Kerngebiets bezeichnet, also Turm 1 im Kerngebiet MK 1 usw.

Im Plangebiet des Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die Kerngebiete MK 6 und MK 7 mit den Türmen 6 und 7. Die Türme stehen auf einem gemeinsamen zweigeschossigen Sockelbau.

In der folgenden Tabelle sind die geplanten Gebäudehöhen, die Bezugshöhe und die festzusetzenden Gebäudeoberkanten in den beiden Kerngebieten dargestellt. Die Angabe der geplanten Vollgeschosse dient nur zur Veranschaulichung, die Zahl der Vollgeschosse wird nicht festgesetzt.

Kerngebiet	Gebäudeteil	Voll- geschosse	Gebäude- oberkante in m ü. Gelände	Höhen- bezugspunkt in m ü. NHN	Gebäude- oberkante in m ü. NHN
MK 6	Sockel Turm 6	2	8,9	35,6	44,5
	Turm 6	15	49,0	35,6	84,6
MK 7	Turm 7 (mit Sockel)	7	25,0	37,5	62,5

Tabelle 21: Maximal zulässige Höhe der baulichen Anlagen

Hochhäuser

Die Türme können eine Höhe von maximal 49 m (Turm 6) und 25 m (Turm 7) erhalten. Beide Türme können als Hochhäuser gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 BauO Bln ausgebildet werden und wären damit Sonderbauten. Gebäude mit einer Höhe von mehr als 22,0 m werden in der Bauordnung als Hochhäuser qualifiziert. Die Höhe ist hier das Maß der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, über der Geländeoberfläche im Mittel.

Auch Turm 7 (MK 7) mit einer festgesetzten Höhe von maximal 25 m kann als Hochhaus ausgebildet werden, es ist jedoch als unwahrscheinlich anzusehen. Im städtebaulichen Konzept ist die Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses in Turm 7 (MK 7) mit 20,2 m angegeben. Damit wäre Turm 7 (MK 7) kein Hochhaus bzw. Sonderbau gemäß BauO Bln. Die abschließende bauordnungsrechtliche Einordnung wird im Baugenehmigungsverfahren getroffen.

Kerngebiet	Gebäude	Vollge- schosse	Gebäudeoberkante in m ü. Gelände	Einstufung
MK 6	Turm 6	15	49	Hochhaus / Sonderbau
MK 7	Turm 7	7	25	Ggf. Hochhaus / Sonderbau

Tabelle 22: Hochhäuser gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 1 BauO Bln

Zulässige Nutzungen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante

Dachflächen entstehen sowohl auf Flächen des Sockelbaus als auch auf den Türmen. Alle Dachflächen sollen als Flachdächer ausgebildet werden. Es ist ein städtebauliches Ziel, in Verbindung mit den klar konturierten Baukörpern auch eine klare Dachlandschaft zu gestalten, insbesondere da sie aufgrund ihrer Höhe auch aus weiterer Ferne gut sichtbar sind.

Einige Nutzungen sollen trotzdem auch oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante zulässig sein. An ihre Gestaltung werden jedoch besondere Anforderungen gestellt. Die möglichen Nutzungen der Dächer werden in den textlichen Festsetzungen TF 2.1 bis TF 2.4 geregelt.

Auf allen Dächern (Sockel und Türme) sollen ausnahmsweise zugelassen werden

- 1) Dachterrassen sowie transparente Geländer, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.1)
- 2) Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m (TF 2.2)

Nur auf den Dächern der Türme sollen ausnahmsweise zugelassen werden

- 3) Solaranlagen, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.3)
- 4) Einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung, Ansaug- und Abluftrohre sowie Antennen, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (TF 2.4)

Zu 1) Dachterrassen sowie transparente Geländer (TF 2.1)

Die Dächer können zum einen als Aufenthaltsbereiche, z.B. auch als Gastronomieaußenflächen, und zum anderen auch als Aussichtspunkte dienen. Daher sollen auf den Dachflächen Dachterrassen ausnahmsweise zulässig sein. Gleichzeitig sollen transparente Geländer verhindern, dass sich damit auch das äußere Erscheinungsbild des Gebäudes dauerhaft verändert. Damit die Geländer nicht abstandsflächenrelevant werden, müssen sie in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln).

Es wird festgesetzt, dass die ausnahmsweise zulässigen Dachterrassen und transparenten Geländer in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen.

Zu 2) Werbeanlagen (TF 2.2)

Nachteilige Auswirkungen durch Werbeanlagen auf das Erscheinungsbild des Quartiers und das weiträumigere Stadtbild sollen möglichst vermieden werden. Städtebau und Architektur stehen im Vordergrund, die Werbeanlagen sollen sich unterordnen und gestalterisch einfügen. Im Rahmen eines Werbekonzepts wurden Grundsätze zur Gestaltung der Werbung entwickelt, zu deren Umsetzung sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet hat. Gemäß Werbekonzept können Werbeanlagen auch auf den Dächern angebracht werden. Dazu ist folgendes zu regeln:

- Werbeanlagen sollen auch oberhalb der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante zulässig sein.
- Da Werbeanlagen auf den Dächern der Türme weit sichtbar sind, sollen sie zum Schutz des Stadtbildes eine Höhe von 2,0 m nicht überschreiten.

Es wird festgesetzt, dass Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zulässig sind.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich mit der Festsetzung zur zulässigen Höhe der Werbeanlage (in Form einer absoluten Überschreitungsmöglichkeit der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante) um eine ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln handelt, d.h. die Überschreitung der zulässigen Gebäudeoberkante ist nicht abstandsflächenrelevant, weil insoweit ein Vorrang der bauplanerischen Festsetzung gegenüber den Abstandsflächenrecht der BauO Bln besteht. Die Abstandsflächenüberschreitungen, die sich bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben, sind dann nur fiktiv, weil sie von den ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen verdrängt werden..

Planerische Festsetzungen dürften dergestalt bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen. Der Bebauungsplan muss dann aber die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigen. Dieser umfassende Abwägungsprozess ist hier erfolgt (vgl. Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem.§ 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“). Die Höhe der Gebäude inklusive Werbeanlagen, sprich etwaige zusätzliche Abstandsflächenüberschreitungen aufgrund der Werbeanlagen, war jedoch kein Gegenstand

dieser Abwägung sowie der dazu erforderlichen Fachgutachten.

Da die Werbeanlagen in den Abstandsflächenuntersuchungen nicht berücksichtigt wurden, müssen deren Auswirkungen auf abstandsflächenrechtliche Belange im Baugenehmigungsverfahren abgeschätzt und geprüft werden. Dies erfolgt im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens über die Ausnahmeentscheidung, da die Einhaltung von Abstandsflächen im bauordnungsrechtlichen Verfahren gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln insoweit nicht erfolgt.

- Insbesondere an den nach Nordwesten, Westen, Südwesten und Süden ausgerichteten Fassaden kommt es zu keiner fiktiven Abstandsflächenüberschreitung durch Werbeanlagen. Gleichzeitig gibt es auch die Möglichkeit, dass die Werbeanlagen in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln). Damit wären sie von vornherein nicht abstandsflächenrelevant.

Wird durch die Werbeanlage eine fiktive Abstandsflächenüberschreitung nach § 6 Abs. 5 Satz 1 und 4 BauO Bln ausgelöst, ist der in der Begründung erfolgte Abwägungsprozess (vgl. Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“) für diese Überschreitung durch den Antragsteller im Genehmigungsverfahren gesondert durchzuführen und nachzuweisen, dass die abzuprüfenden Belange gewahrt werden.

Zu 3).....Solaranlagen (TF 2.3)

Die 'Urbane Mitte' soll zu einem nachhaltigen Stadtquartier entwickelt werden. Dabei spielen regenerative Energieformen eine wesentliche Rolle. Daher sollen auf den exponierten Dachflächen der Türme Solaranlagen ausnahmsweise zulässig sein. Damit die Solaranlagen nicht abstandsflächenrelevant werden, müssen sie in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln).

Es wird festgesetzt, dass die auf den Dächern der Türme ausnahmsweise zulässigen Solaranlagen in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen.

Zu 4).....Technische Aufbauten und Antennen (TF 2.4)

Ebenfalls nur ausnahmsweise und dazu im Einzelfall sollen technische Aufbauten und Antennen auf den Dächern zulässig sein. Technische Anlagen sollen vor allem in gesonderten Technikgeschossen untergebracht werden. Sollten technische Aufbauten erforderlich sein, so sollen sie so gestaltet werden, dass sie möglichst nicht sichtbar / wahrnehmbar sind. Damit die technischen Aufbauten und Antennen nicht abstandsflächenrelevant werden, müssen sie in einem Neigungswinkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten (68° entspricht der Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln). Es wird festgesetzt, dass die im Einzelfall ausnahmsweise zulässigen technischen Aufbauten und Antennen in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen.

Die zulässigen Nutzungen oberhalb der zulässigen Gebäudeoberkante werden in folgenden textlichen Festsetzungen geregelt:

Textliche Festsetzung 2.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.3:

Im Kerngebiet MK 6 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Textliche Festsetzung 2.4:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung, Ansaug- und Abluftrohre sowie Antennen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO

Untergeschosse

Ergänzend zu den Hochbauten sind mindestens zwei Untergeschosse vorgesehen, die vor allem zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs dienen. Für die zulässige Anzahl der Untergeschosse gibt es kein städtebauliches Regelungserfordernis. Untergeschosse im Sinne der Nebenzeichnung sind nur vollständig unterhalb der Geländeoberfläche liegende Geschosse.

3.2.3 Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO

Zur Ermittlung der Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) ist eine maßgebende Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO erforderlich, die im Plangebiet in zwei Varianten, einer Grundvariante und einer Worst-Case-Variante unter Berücksichtigung der Überlagerung von Baugebieten mit bahnrrechtlich gewidmeten Flächen sowie der Festsetzung von Geh- und Fahrrechten hergeleitet wird.

3.2.3.1 Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts

Im Plangebiet liegen gewidmete Bahnflächen, die gemäß § 38 BauGB dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen (vgl. Kapitel A I 3.9 „Fachplanung / Planfeststellung“). Dabei handelt es sich um Abschnitte des S-Bahntunnels der S1, S2 und S25 (s. Planzeichnung). Durch § 38 Satz 1 BauGB privilegierte Fachplanungen schließen inhaltlich abweichende, dieselbe Fläche betreffende Festsetzungen in nachfolgenden Bebauungsplänen regelmäßig aus. Die gewidmeten Flächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist jedoch möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Bei Festsetzungen auf planfestgestellten / gewidmeten Flächen ist die ursprüngliche Zweckbindung der Fläche zu beachten. Inwieweit bauliche Festsetzungen erfolgen können, hängt immer von der ursprünglichen Zweckbindung der Fläche und damit vom Einzelfall ab. Mit der planfestgestellten Nutzung vereinbar sind dabei in der Regel solche Anlagen und Nutzungen, die in verschiedenen Ebenen ausgeübt werden sollen (unterirdisch, ebenerdig, auf einem Brückenbauwerk) und aufgrund dieser räumlichen Trennung nicht miteinander kollidieren können.

Dieser Fall trifft im Plangebiet auf die Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche sowie eines Kerngebiets über dem S-Bahntunnel zu. Dabei ist selbst im Kerngebiet keine Überbauung mit Gebäuden vorgesehen, bzw. sind nur ausnahmsweise Nebenanlagen zulässig.

Maßgebende Grundstücksfläche bei tatsächlicher Unter- oder Überbaubarkeit

Für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche ist gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO die im Bauland liegende Fläche des Baugrundstücks maßgeblich. Der Begriff des „Baulands“ geht auf § 9 Abs. 1 Nr. 1 Bundesbaugesetz (BbauG) in der ursprünglichen Fassung vom 23. Juni 1960 zurück und meint solche Flächen, die nach dem Zweck der für sie maßgebenden bauplanungsrechtlichen Vorschriften für eine Bebauung bestimmt sind.

Ob eine Fläche Bauland ist, wird anhand folgender Kriterien beurteilt:

- die Festsetzungen des Bebauungsplans,
- die Bebauungsplanbegründung,
- die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und
- die zivil- und öffentlich-rechtlichen Belastungen des Grundstücks.

Daraus lässt sich ableiten, ob der städtebauliche Zweck der Fläche eine anderweitige bauliche Nutzung vollständig ausschließt oder ob die Fläche mehrere Funktionen innehat, so dass eine Bebauung möglich ist.

Planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen

Auch eine planfestgestellte Fläche gilt als maßgebende Grundstücksfläche, wenn sie nach ihrem Zweck für eine Bebauung vorgesehen ist. Stimmt die Behörde, die die Planungshoheit für eine planfestgestellte Fläche hat, der Festsetzung einer Unter- oder Überbaumöglichkeit im Bebauungsplan zu, so ist diese Fläche als Bauland zu werten und kann in die maßgebende Grundstücksfläche für die GRZ- und GFZ-Ermittlung einbezogen werden.

Kein Bauland sind hingegen Flächen, die oberirdisch von Bebauung freizuhalten sind (wie Rettungsplatzzufahrten, Wege für Wartungszwecke) und für die auch keine bahnfremden unterirdischen baulichen Anlagen festgesetzt werden.

Fazit

Es können all diejenigen Flächen im Plangebiet als Bauland qualifiziert werden, die überbaubar sind. Auch Bahnflächen können Bauland sein, wenn der Bebauungsplan bahnfremde Nutzungen oberirdisch festsetzt, die den Bahnzweck nicht beeinträchtigen.

Folgende Gründe sprechen für eine konfliktfreie Vereinbarkeit:

- Im "Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken" der Deutschen Bahn Services Immobilien vom 02.04.2008 wird die Fläche des S-Bahntunnels als "bahnbetriebsnotwendige Fläche (überplanbar)" dargestellt.
- Die direkt nördlich angrenzenden Veranstaltungshallen der STATION Berlin liegen ebenfalls auf dem S-Bahntunnel.

Mit der Deutschen Bahn wird parallel zum Bebauungsplanverfahren abgestimmt, dass die Festsetzung eines Kerngebiets über dem S-Bahntunnel, d.h. die geplante bahnfremde Nutzung über den gewidmeten Bahnflächen mit dem Bahnbetrieb konfliktfrei möglich ist. Ergänzend wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft abgeschlossen.

3.2.3.2 Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche

Im Plangebiet wurde geprüft, welche Flächen - auch unter Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts - in die maßgebende Grundstücksfläche einbezogen werden können. Die Abbildung 16 beinhaltet die zur Ermittlung herangezogenen Flächen.

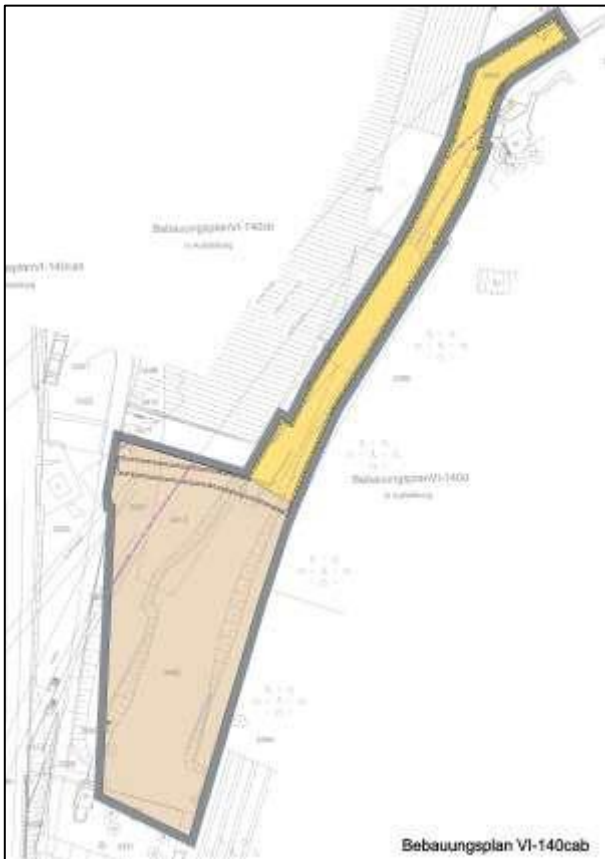


Abbildung 16: GFZ-Ermittlung, relevante Einzelflächen

Von der Größe des Plangebiets wird die Fläche abgezogen, die für die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche nicht herangezogen werden kann, d.h. die private Verkehrsfläche der verlängerten Trebbiner Straße. Daraus ergibt sich die Fläche des Baugebiets von MK 6 und MK 7. Im nächsten Schritt ist die Nutzbarkeit der Fläche über dem S-Bahntunnel zu beurteilen:

Da die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn ergeben haben, dass die Fläche über dem S-Bahntunnel als Baugebiet nutzbar ist, wird die Fläche über dem S-Bahntunnel nicht von der maßgebenden Grundstücksfläche (a) abgezogen.

Daraus ergibt sich folgende maßgebende Grundstücksfläche (a):

Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (a) gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO	Fläche in m ²
Geltungsbereich	7.940
- Private Straßenverkehrsfläche / verlängerte Trebbiner Straße	2.160
maßgebende Grundstücksfläche (a)	5.780

Tabelle 23: Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (a)

Als alternative Worst-Case-Variante wird die maßgebende Grundstücksfläche (b) unter Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche über dem S-Bahntunnel ermittelt. Daraus ergibt sich folgende maßgebende Grundstücksfläche (b):

Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (b) gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO	Fläche in m ²
Geltungsbereich	7.940
- Private Straßenverkehrsfläche / verlängerte Trebbiner Straße	2.160
- GFL-Recht	370
- planfestgestellter/ gewidmeter S-Bahntunnel	730
maßgebende Grundstücksfläche (b)	4.680

Tabelle 24: Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (b)

Maßgebende Grundstücksfläche (a)

Die maßgebende Grundstücksfläche (a) beträgt damit 5.780 m², das sind 73% der Größe des Geltungsbereichs. Dieser vergleichsweise niedrige Anteil ist vor allem der erforderlichen langen Privatstraße zur Erschließung der Baugebiete geschuldet.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurde für das Baufeld 'Urbane Mitte' das Nettobauland aus einem pauschalen Ansatz von Bruttobauland * 80% ermittelt. Die Begriffe "Nettobauland" und "maßgebende Grundstücksfläche" bezeichnen zwar nicht das gleiche, sie werden in diesem Zusammenhang aber gleichwertig genutzt. Sie dienen aus unterschiedlichen Rechenansätzen heraus als Grundlage für die GFZ-Ermittlung. Der pauschale Ansatz im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 führt zu einem deutlich größeren Nettobauland als die auf die BauNVO gestützte Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche im Rahmen der Bebauungsplanung, d.h. es konnten statt der 80% nur 73% der Plangebietsfläche als maßgebende Grundstücksfläche angesetzt werden.

Maßgebende Grundstücksfläche (b)

Unter zusätzlichem Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche des S-Bahntunnels beträgt die maßgebende Grundstücksfläche (b) 4.680 m², das entspricht nur noch 59% der Größe des Geltungsbereichs.

3.2.4 Zulässige Grundfläche / Grundflächenzahl

Die zulässige Grundfläche ist der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf (§ 19 Abs. 2 BauNVO). Die Grundflächenzahl gibt an, wieviel m² Grundfläche je m² Grundstücksfläche zulässig sind (§ 19 Abs. 1 BauNVO).

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zwischen der zulässigen oberirdischen und unterirdischen Grundfläche unterschieden.

3.2.4.1 Oberhalb der GeländeoberflächeZulässige Grundfläche / GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Das städtebauliche Konzept für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über eine erweiterte Baukörperfestsetzung gesichert. Damit wird gleichzeitig auch die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO zeichnerisch festgesetzt. Die zulässige Grundfläche ist der Anteil des Baugrundstücks, der von baulichen Anlagen überdeckt werden darf. Das wird ergänzend über eine textliche Festsetzung geregelt.

Textliche Festsetzung 2.5:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird als zulässige Grundfläche die in der Hauptzeichnung und in der Nebenzeichnung 1 festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

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

Die zulässige Grundfläche umfasst sowohl die überbaubare Grundstücksfläche der Sockel als auch der Türme in Überlagerung. In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird insgesamt eine zulässige Grundfläche von 3.040 m² zeichnerisch festgesetzt. In Bezug auf die maßgebende Grundstücksfläche (a) entspricht das einer aufgerundeten GRZ von 0,6, in Bezug auf die maßgebende Grundstücksfläche (b) einer aufgerundeten GRZ von 0,7.

Ermittlung der GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauGB	Fläche in m ²
maßgebende Grundstücksfläche (a)	5.780
Grundfläche	3.040
GRZ (a)	0,53

Tabelle 25: Oberirdische GRZ (a) gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Ermittlung der GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauGB	Fläche in m ²
maßgebende Grundstücksfläche (b)	4.680
Grundfläche	3.040
GRZ (b)	0,65

Tabelle 26: Oberirdische GRZ (b) gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO

Zulässige Grundfläche / GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

Gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO wären bei der Ermittlung der Grundfläche die Grundflächen von

- Garagen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten,
 - Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO,
 - baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird,
- mitzurechnen.

Im Bebauungsplan werden dazu abweichende Bestimmungen getroffen.

- In den Kerngebieten werden bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, nur in die unterirdische GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO einbezogen.
- In den Kerngebieten darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden. Diese Zahl berücksichtigt zum einen, dass die GRZ gemäß § 19 Abs. 2 BauNVO schon fast bei 0,6 liegt, der Nutzungsanspruch an die nicht überbauten Flächen hoch ist und damit auch von einem hohen Versiegelungsgrad auszugehen ist. Zum anderen wird in den textlichen Festsetzungen 8.2 und 8.3 geregelt, dass in den Kerngebieten 402 m² Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen sind, die mögliche Grundfläche also darüber eingeschränkt wird.

3.2.4.1 Unterhalb der Geländeoberfläche

Zulässige Grundfläche / GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO

Im Bebauungsplan werden zur BauNVO abweichende Bestimmungen getroffen.

- In den Kerngebieten werden bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, nur in die unterirdische GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO einbezogen.

- In den Kerngebieten darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden. Damit wird berücksichtigt, dass ein Teil des Plangebiets bereits durch den S-Bahntunnel unterbaut ist und zusätzlich durch eine Tiefgarage unterbaut werden soll. Ergänzend sind ggf. noch Anlagen zur Niederschlagswasserrückhaltung / Versickerung erforderlich, deren Lage und Umfang sich erst in der weiteren Planung ergeben wird.
- Im Plangebiet ist zwingend eine Fläche von 272 m² mit Bodenanschluss zu bepflanzen (vgl. textliche Festsetzung 8.2). Das Kerngebiet hat eine Größe von 5.780 m². Werden von dieser Fläche die 272 m² nicht unterbaubare Grundstücksfläche abgezogen und ansonsten eine vollständige Nutzbarkeit durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO angenommen, ergibt sich eine GRZ von 0,95. Dieser Wert wurde auf eine Dezimalstelle aufgerundet und daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Die GRZ von 1,0 der textlichen Festsetzung 2.6 ist insoweit als gerundete Obergrenze für die überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, ohne dass damit eine Pflicht verbunden wäre, diese voll auszuschöpfen.

Die textlichen Festsetzungen 2.6 und 8.2 widersprechen sich nicht, sie sind parallel umsetzbar. Es ergibt sich aus der zugehörigen Begründung, dass beide Festsetzungen kumulativ gelten, wobei die textliche Festsetzung 8.2 vorrangig zu erfüllen ist.

Die zulässige Grundfläche gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO wird in folgender textlichen Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 2.6:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 5 BauNVO und § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO

3.2.4.3 Vortreten von Vordächern vor die Baugrenze gemäß TF 3.1

In der textlichen Festsetzung 3.1 wird geregelt, dass an drei Fassaden ein Vortreten von stützenfreien bis zu 6 m breiten Vordächern bis zu 3 m vor die Baugrenze ausnahmsweise zugelassen werden kann. Die Flächen dieser Vordächer sind auf die Grundfläche nach § 19 Abs. 2 BauNVO anzurechnen. Da die zulässige Grundfläche der überbaubaren Grundstücksfläche entspricht, würde eine Überschreitung der Baugrenzen durch die Vordächer - ohne weitere Regelung - dazu führen, dass die überbaubare Grundstücksfläche an anderer Stelle nicht gänzlich ausgenutzt werden kann. Um dies auszuschließen, soll geregelt werden, dass die zulässige Grundfläche durch die Grundfläche der Vordächer gemäß textlicher Festsetzung 3.1 ausnahmsweise überschritten werden darf. Der Plangeber geht in Abstimmung mit einem Öffentlich bestellte Vermessungsingenieur (ÖbVI) davon aus, dass sich durch die Zulassung der Vordächer nur die Grundfläche und nicht die Geschossfläche erhöht.

Die Überschreitungsmöglichkeit der Grundfläche wird in folgender textlicher Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 2.7:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Grundfläche von baulichen Anlagen, die gemäß textlicher Festsetzung 3.1 zulässig sind, ausnahmsweise überschritten werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 6 BauNVO

3.2.5 Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO

Die Obergrenze für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt in Kerngebieten bei einer GRZ von 1,0. Die Obergrenze für die GRZ wird daher per se in allen Kerngebieten eingehalten.

3.2.5 Geschossfläche / Geschossflächenzahl

3.2.5.1 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 trifft hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzungen für die 'Urbane Mitte' folgende Aussagen: Als Bruttobauland wird die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind.

'Urbane Mitte' (excl. Flächen der Deutschen Bahn AG und des Landes Berlin):

Baufeldgröße:	Bruttobauland: ca. 43.000 m ² (zusätzlich DP AG ca. 30.000 m ² , Land Berlin 3.000 m ²) / Nettobauland: ca. 34.000 m ²
Art und Maß der Nutzung:	MK GFZ: 3,5

Aus diesen Parametern wurde eine zulässige Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte 'Urbane Mitte' abgeleitet.

1. Bruttobauland x 80 % = Nettobauland (pauschaler Rechenansatz im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005)
-> 43.000 m² x 80 % = ca. 34.000 m² Nettobauland
2. Nettobauland x GFZ = zulässige Geschossfläche
-> 34.000 m² x 3,5 = 119.000 m² Geschossfläche (GF)

Die 119.000 m² Geschossfläche sind als Zielgröße in den städtebaulichen Wettbewerb eingeflossen. Der aus dem Wettbewerb hervorgegangene Siegerentwurf wiederum stellt die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dar, in dem die beiden südlichen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) liegen. Der überwiegende Teil des städtebaulichen Konzepts soll im nördlich angrenzenden Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) festgesetzt werden.

3.2.5.2 Kerngebiete MK 6 und MK 7

Im Plangebiet 'Urbane Mitte Süd' liegen die Kerngebiete MK 6 und MK 7. Das städtebauliche Konzept für diesen Neubaubereich wird über eine erweiterte Baukörperfestsetzung gesichert. Die Baukörperfestsetzung wird durch die Festsetzung der Oberkante der baulichen Anlagen als Höchstmaß ergänzt. Für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ist die zulässige Geschossfläche auf 119.000 m² beschränkt, davon liegen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 23.750 m² Geschossfläche.

Kerngebiet	Maximal zulässige Geschossfläche in m ²
MK 6	17.615
MK 7	6.135
Gesamt	23.750

Tabelle 27: Maximal zulässige Geschossfläche

Da die Baukörperfestsetzung die Realisierung einer größeren Geschossfläche zulassen würde, werden die maximal zulässigen Geschossflächen für die beiden Kerngebiete in der Planzeichnung jeweils als absolute Werte festgesetzt.

3.2.5.3 Geschossfläche in Nicht-Vollgeschossen

Für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ist die zulässige Geschossfläche auf 119.000 m² beschränkt, davon liegen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ 23.750 m² Geschossfläche. Diese Flächengröße soll auch nicht durch die Fläche von Aufenthaltsräumen in Nicht-Vollgeschossen überschritten werden. Gemäß § 20 Abs. 3 BauNVO ist die Geschossfläche nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln. Entsprechend ist Geschossfläche in anderen Geschossen als Vollgeschossen nicht in die zulässige Geschossfläche einzurechnen. Um die Einhaltung der angestrebten maximalen Geschossfläche zu sichern, wird gemäß § 20 Abs. 3 Satz 2 festgesetzt, dass die Flächen von Aufenthaltsräumen auch in Nicht-Vollgeschossen, z.B. den Untergeschossen, mitzurechnen sind.

Textliche Festsetzung TF 2.8:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO

3.2.5.4 GFZ-Ermittlung

GFZ im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Die Berechnung der GFZ erfolgte im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) - vor der Teilung - pauschal für das gesamte Plangebiet, wie es im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 unter Punkt 11.3 vereinbart wurde: *„Das Maß der Nutzung (GFZ) wird als Durchschnittswert, bezogen auf das Netto-Bauland, für das jeweilige Baufeld ermittelt. Dabei werden unterirdische Stellplatzflächen nicht berücksichtigt.“*

Rechnerisch wurde im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) eine GFZ von 4,4 ermittelt.

GFZ im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Unter Kapitel A III 3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“ wurde ermittelt, dass im Plangebiet 5.780 m² als maßgebende Grundstücksfläche (a) zur Berechnung der GFZ herangezogen werden können. Bei der geplanten Geschossfläche von 23.750 m² ergibt das eine GFZ von 4,1.

Ermittlung der GFZ gemäß § 20 BauNVO	Fläche in m ²
maßgebende Grundstücksfläche (a)	5.780
Geschossfläche	23.750
GFZ (a)	4,11

Tabelle 28: Ermittlung der GFZ (a) gemäß § 20 BauNVO

Unter Kapitel A III 3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“ wird als alternative Worst-Case-Variante ergänzend die maßgebende Grundstücksfläche (b) unter zusätzlichem Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche über dem planfestgestellten / gewidmeten S-Bahntunnel ermittelt. Im Ergebnis können im Plangebiet nur 4.680 m² als maßgebende Grundstücksfläche (b) zur Berechnung der GFZ herangezogen werden. Bei der geplanten Geschossfläche von 23.750 m² ergäbe das eine GFZ von 5,1.

Ermittlung der GFZ gemäß § 20 BauNVO	Fläche in m ²
maßgebende Grundstücksfläche (b)	4.680
Geschossfläche	23.750
GFZ (b)	5,07

Tabelle 29: Ermittlung der GFZ (b) gemäß § 20 BauNVO

Bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche (a), also der Grundvariante, wird davon ausgegangen, dass die Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie über dem S-Bahntunnel in die maßgebende Grundstücksfläche einzurechnen ist. Daraus ergibt sich eine GFZ von 4,1. Sollte dieser Argumentation nicht gefolgt werden, so trägt der Plangeber auch bei der Ermittlung der GFZ unter Berücksichtigung der maßgebenden Grundstücksfläche (b), also der Worst-Case-Variante, das Ergebnis mit. Die sich daraus ergebende GFZ von 5,1 wird daher bei der folgenden Ausführung zur Überschreitung der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung nicht zugrunde gelegt. Die Argumentation lässt sich aber entsprechend übertragen.

3.2.5.5 Geschossfläche / GFZ in Bezug auf den städtebaulichen Rahmenvertrag

Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ.

Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘.

Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner*innen des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. In Kapitel A III 3.2.4.1 „Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005“ wird die Ermittlung der 119.000 m² GF erläutert.

Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag (2005) die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern.

Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag (2005) verlangt.

Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m².

Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

3.2.5.6 Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO

Für die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird eine GFZ von 4,1 ermittelt, vgl. Kapitel A III 3.2.4.4 „GFZ-Ermittlung“. § 17 BauNVO enthielt bis zur Änderung durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Diese Obergrenzen sind für den Bebauungsplan weiterhin anzuwenden (vgl. Hinweis zur Änderung von § 17 BauNVO auf S. 125). In § 17 BauNVO ist als Obergrenze für Kerngebiete eine GFZ von 3,0 angegeben.

In § 17 Abs. 2 BauNVO wird ergänzend geregelt, dass diese Obergrenze aus städtebaulichen Gründen überschritten werden kann, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden

Auch wenn die BauNVO in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 vor, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 hier nicht anzuwenden ist, wird aus der Änderung des § 17 BauNVO deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst zwar nur den südlichen Teilbereich des Baufeldes ‚Urbanen Mitte‘, trotz allem ist das Plangebiet Teil des Gesamtkonzepts ‚Urbane Mitte‘ und sollte unter dessen Berücksichtigung beurteilt werden. Für die Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO gibt es folgende städtebauliche Gründe, die schon seit der Gesamtplanung zum Gleisdreieck vorgegeben sind:

- Gesamtkonzept Gleisdreieck

Das Plangebiet ist Bestandteil einer Gesamtplanung für die große innerstädtische Brachfläche des Gleisdreiecks. Das Areal zwischen dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße (ausschließlich des Deutschen Technikmuseums) im Norden, der Möckernstraße im Osten, der Yorckstraße im Süden sowie der Flottwellstraße und der Dennewitzstraße im Westen war noch 2005 überwiegend für Bahnzwecke gewidmet. Die Nutzung als Bahnfläche war zu diesem Zeitpunkt bereits vor längerer Zeit aufgegeben. Auf dieser ca. 59 ha großen Fläche sollten nach dem städtebaulich-landschaftsplanerischen Entwicklungskonzept für das Gleisdreieck rund um eine 31,5 ha große Parkanlage (Park am Gleisdreieck) einzelne Baufelder mit unterschiedlichen Zielsetzungen entwickelt werden. Nur circa 12,6 ha, also rund ein Fünftel der Gesamtfläche, waren zur Bebauung vorgesehen. Während in den anderen Baufeldern überwiegend Wohnnutzungen geplant waren, sollte der Standort am U-Bahnhof „Gleisdreieck“ mit

rund 4,3 ha aufgrund seiner besonderen Lage zu einem Kerngebiet, der sogenannten ‚Urbanen Mitte‘, entwickelt werden. Das Baufeld sollte die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich betonen und sich auch durch seine Architektur, durch seine Dichte und Gebäudehöhen, von der umgebenden Bebauung abheben.

- Umsetzung abgestimmter Wettbewerbsergebnisse

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden qualifizierte stadtgestalterische und architektonische Lösungen in einer städtebaulich bedeutsamen Situation und Lage ermöglicht. Einen wesentlichen Ausgangspunkt für die Entwicklung einer konsensfähigen, funktionalen und städtebaulichen Konzeption bildete ein Werkstattverfahren mit breiter Beteiligung der Öffentlichkeit und die Durchführung eines daran anschließenden städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs auf der Grundlage der im Werkstattverfahren erarbeiteten Ergebnisse (vgl. im Einzelnen Kapitel A I 4.4.2 „Städtebaulicher-architektonischer Wettbewerb“). Der Siegerentwurf wurde weiterentwickelt und bildete die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), aus dem -durch Teilung- der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hervorgegangen ist.

- Besondere Lage am Verkehrsknotenpunkt

Der Planung liegt eine besondere städtebauliche Situation zugrunde, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. Die ‚Urbane Mitte‘ ist ein besonderer Ort, der erstmalig an einem wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV entwickelt werden soll. Vorhanden ist bereits das U-Bahnkreuz (U1/U3 und U2) mit Hochbahnhof, das noch durch die Linie der S 21 mit neuem Haltepunkt ergänzt werden soll. In Zukunft entsteht hier ein Umsteigepunkt zwischen vier schienengebundenen ÖPNV-Linien. Hier werden viele Fahrgäste umsteigen, aber auch ein- und aussteigen.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil der ‚Urbanen Mitte‘, der nicht direkt am Verkehrsknotenpunkt liegt, aber in enger räumlicher Nähe. Die Nutzung der Brachfläche im Plangebiet trägt zur Weiterentwicklung einer verkehrsreduzierenden Siedlungsstruktur und Entlastung des Straßenverkehrs bei. Aufgrund der nach geplantem Ausbau sehr guten Anbindung an das ÖPNV-Netz und der zentralen Lage kann das Plangebiet vorwiegend über den ÖPNV sowie den Radverkehr – und damit mit einem geringeren Anteil an motorisiertem Individualverkehr – erschlossen werden. Diese vorteilhafte Erschließungssituation soll optimal ausgenutzt werden.

Die geplanten Gebäude bilden den südlichen Abschluss der neuen prägenden Skyline am Verkehrsknotenpunkt. Die hohe und dichte Bebauung betont städtebaulich die Kreuzung der ÖPNV-Linien und bildet einen spannenden Übergang zu den freien Flächen des Parks am Gleisdreieck. Gleichzeitig bildet der Park am Gleisdreieck unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes Gleisdreieck einen städtebaulichen (und klimatischen) Ausgleich zu der dichten Bebauung der ‚Urbanen Mitte‘.

- Nutzungskonzept

Es ist ein städtebauliches Ziel, den Bereich um die Bahnhöfe attraktiv und sicher zu gestalten sowie mit der Ausweisung eines Kerngebiets einen bedarfsgerechten und vielfältigen Nutzungsmix zu etablieren. Durch die besondere Lage an den ÖPNV-Linien sowie durch seine zentrumsnahe Lage ist das Plangebiet verkehrlich besonders gut erschlossen. Dies ermöglicht die Entwicklung eines vitalen Quartiers mit attraktiven städtischen Nutzungen – Gewerbe, Dienstleistung, andere Nutzungen für die breite Öffentlichkeit – mit hoher Aufenthaltsqualität.

- Schaffung von Büro- und Gewerbeflächen / Flächen für Arbeitsplätze

Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. In Kapitel A III 3.1.1.1 „Büronutzung“ wird der Bedarf an Büroflächen dargestellt.

Das Plangebiet ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage besonders geeignet. Durch die Nähe von Wohnstandorten wird dem Ziel der Nutzungsmischung im Sinne einer Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten Rechnung getragen.

Die Schaffung von neuen Büro- und Gewerbeflächen und damit neuen Flächen für Arbeitsplätze ist damit städtebaulich erforderlich.

- Vorrang der Innenentwicklung

Aufgrund der herausgehobenen Innenstadtlage und der besonderen Erschließungsgunst ist hier im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 1 BauGB eine hohe Ausnutzung von Bebauungspotenzialen der Innenentwicklung städtebaulich geboten. Dies entspricht auch den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und den Zielen des Flächennutzungsplans Berlin, die dem Vorrang der Innenentwicklung eine hohe Bedeutung beimessen, um die Inanspruchnahme wertvoller Freiflächen im städtischen Außenraum zu minimieren. Dies entspricht auch der Intention der Gesetzgebung. In § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB heißt es: „Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“ Auch in der BauNVO wurde der Vorrang der Innenentwicklung zusätzlich gestärkt und die Obergrenzen der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO abgeschafft. Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde auch § 17 der BauNVO geändert. Der neue § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern. Die Wiedernutzbarmachung und Nachverdichtung der innerstädtischen Brachfläche ist auch aus diesem Grund städtebaulich sinnvoll.

- Fazit

Zusammengenommen begründen die angeführten städtebaulichen Gründe ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise geboten ist. Die Entwicklung eines neuen vitalen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, erfordert die Überschreitung der Obergrenze. Eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung kann nur mit einer entsprechenden baulichen Dichte erreicht werden.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen

Die hohe Verdichtung des Plangebiets wird durch Umstände und planerische Maßnahmen ausgeglichen, so dass von der Planung keine Beeinträchtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist schon die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler

städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Den Bedürfnissen des Verkehrs wird durch die Planung Rechnung getragen: Mit dem erarbeiteten Verkehrskonzept werden die innere Erschließung sowie die äußere Anbindung des Plangebiets berücksichtigt und insbesondere durch den Ausbau von Verbindungen für Rad- und zu Fuß Gehende die verkehrliche Erreichbarkeit und Vernetzung verbessert.

Ferner werden die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden:

a) Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der Obergrenzen des Nutzungsmaßes nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Zur Beurteilung, ob gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, kann auf die Definition des § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 in Verbindung mit Abs. 3 BauGB (städtebauliche Sanierungsmaßnahmen) zurückgegriffen werden. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die durch das Maß der baulichen Nutzung berührt werden können, beziehen sich insbesondere auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten sowie auf die Zugänglichkeit der Grundstücke; dabei sind soziale, hygienische, wirtschaftliche und kulturelle Erfordernisse zu berücksichtigen.

Im Plangebiet ist (bis auf ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen) kein Wohnen vorgesehen. Es sind also vor allem gesunde Arbeitsverhältnisse nachzuweisen. Die Belange der Belichtung, Besonnung und Belüftung der Gebäude sowie ihre Zugänglichkeit, der angemessene soziale Abstand und Schutz der Privatsphäre werden durch die landesrechtlichen Regelungen der einzuhaltenden Abstandsflächen geschützt.

Mit den geplanten Festsetzungen hält ein Teil der Fassaden die Regel-Abstandsflächen des § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ein oder unterliegt einer abstandsrechtlichen Privilegierung. Für die anderen Fassaden wurden die Auswirkungen der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln auf die betroffenen Rechtsgüter unter anderem in einer Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung¹¹ geprüft. Mit den getroffenen Festsetzungen wird gewährleistet, dass durch die Planung sowohl im Plangebiet als auch in der Umgebung die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse eingehalten werden. Der Nachweis der gesunden Arbeitsverhältnisse erfolgt detailliert im Rahmen der Bewertung der Abstandsflächenunterschreitungen (vgl. Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“).

Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse ist auch für die Nachbargebäude außerhalb des Plangebiets nicht zu erwarten. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln fallen auf folgende Nachbargrundstücke (ohne öffentliche Grünfläche): STATION Berlin im Norden, Deutsches Technikmuseum im Osten und Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im Westen. Die Abstandsflächen fallen aber auf kein Nachbargebäude, sondern lediglich auf zurzeit unbebaute Grundstücksfläche. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch ausdrückliche Festsetzungen getroffen, die gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln geringere Abstandsflächen zulässig machen,

¹¹ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

d.h. es fallen keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln sind daher als fiktiv anzusehen.

Für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist zum einen eine umfassende Abwägung erforderlich und zum anderen eine Zustimmung der Nachbarn zur Lage von Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung der Regel-Abstandsflächen (§ 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln) anzustreben, auch wenn sie aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen nicht erforderlich ist. Die Abwägung erfolgt im Kapitel A III 3.5.1 „Prüfschritte zum Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse“. Es wurde auch geprüft, ob die fiktiven Abstandsflächenüberschreitungen auf den Nachbargrundstücken zu einer Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse führen würden.

▪ STATION Berlin

Die fiktiven Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln der Northwest- und der Nordostfassade von Turm 6 (MK 6) würden teilweise auf das Grundstück der STATION Berlin fallen. Betroffen wäre der Vorplatzbereich von Halle 8.

Die Abwägung und Prüfung auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt in Kapitel A III 3.5.3 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“. Im Ergebnis werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der STATION Berlin wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der die STATION Berlin u.a. der Lage von Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück zustimmt.

▪ Land Berlin vertreten durch die BIM / Deutsches Technikmuseum

Die fiktive Regel-Abstandsfläche gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln der Ostfassade von Turm 6 (MK 6) würde teilweise auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums fallen. Es handelt sich um die südwestliche Ecke des weitläufigen Freigeländes des Museums, die heute dicht mit Bäumen bewachsen ist.

Die Abwägung und Prüfung auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt in Kapitel A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“. Im Ergebnis werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und dem Land Berlin, vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement, wurde ebenso eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der das Land Berlin u.a. der Lage von Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück zustimmt.

▪ Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) befindet sich ebenfalls im Eigentum der Projektträgerin. Westlich von der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist keine weitere Bebauung vorgesehen und auch nicht möglich. Hier liegt zum einen der Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn und zum anderen verläuft in Nord-Süd-Richtung der Radfernweg. Für eine Bebauung stehen in diesem Bereich keine Flächen zur Verfügung. Es besteht damit kein Erfordernis, hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu prüfen.

Zur eindeutigen rechtlichen Klärung hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gestattet, dass bei Anwendung des § 6 Abs. 5

Satz 1 BauO Bln Regel-Abstandsflächen der Nachbarbebauung auf ihrem Grundstück liegen. Die Gestattungsvereinbarung liegt dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor.

b) Verringerung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

Trotz der hohen Dichte werden einige nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt verringert:

Grünflächen / Bäume, vorhandene Biotop

Das Plangebiet ist im Bestand von geringer Wertigkeit. Insbesondere der für den Neubau vorgesehene Bereich stellt sich heute (bis auf die Durchfahrtswege) als eine ungepflegte Brache dar, die durch die Bebauung und die Einrichtung von Freiflächen und öffentlichen Aufenthaltsräumen städtebaulich aufgewertet wird. Im Plangebiet kann ein Teil der erforderlichen Baumfällungen durch Neupflanzungen ausgeglichen werden. Insgesamt sollen im Außenraum ca. 400 m² gärtnerisch angelegt werden, dazu kommen Dachbegrünungen auf 15% der Dachflächen (vgl. textliche Festsetzungen 8.1 bis 8.4 unter 8. "Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen" und Kapitel A III 3.12 „Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)“.

Boden / Versiegelung

Die Planung führt zwar zu einer hohen Versiegelung im Plangebiet, die Fläche ist aber als ehemalige Güterbahnhofsfläche auch schon vorbelastet.

Die Geschossfläche soll überwiegend in den vertikalen Türmen untergebracht werden, so dass in der Nullebene noch Freiflächen verbleiben und in begrenztem Umfang Grünflächen angelegt und Bäume gepflanzt werden können.

Wasser

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit der Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung und Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) wird durch das Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung des Ingenieurbüros Kraft vom 16.11.2022 bestätigt.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Klima

Das erstellte Klimagutachten ist zu dem Ergebnis gekommen, dass nur mäßige klimatische Auswirkungen zu erwarten sind (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“). Gleichzeitig bildet der Park am Gleisdreieck einen klimatischen Ausgleich zu der dichten Bebauung der ‚Urbanen Mitte‘. Auch die Kriterien zum Windkomfort werden weitestgehend eingehalten (vgl. Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“).

Auf den Dächern ist die Nutzung regenerativer Energien mit Solaranlagen vorgesehen, um hier einen Beitrag zu einer nachhaltigen Energieversorgung zu leisten (vgl. textliche Festsetzung 2.3).

Luft

Durch die hohe Dichte wird die Luftqualität nicht verschlechtert. Die Feinstaubbelastung im Plangebiet wird durch die Bahnanlagen verursacht. Zusätzlich wird mit der günstigen ÖPNV-Anbindung und dem Ausbau der Radwege die Erschließung des Plangebiets zum großen Teil autofrei erfolgen, wodurch eine zusätzliche Luftbelastung stark beschränkt wird.

Westpark: Verschattung - Lärmschutz

Die geplante in Nord-Süd-Richtung ausgerichtete Hochhausreihe entlang des Westparks führt nach der Gesamtrealisierung der ‚Urbanen Mitte‘ zum einen zwar zu einer zeitlich begrenzten Verschattung des Parks in den Morgenstunden, zum anderen bildet sie für den Park aber auch einen spürbaren Schallschutz vor dem Verkehrslärm der U- und S-Bahnstrecken.

Schutz vor Verkehrsimmissionen

Die Qualität der Umgebung und der Erholungsflächen wird im Hinblick auf mögliche zusätzliche Verkehrsimmissionen dadurch geschützt, dass oberirdische Stellplätze und Garagen unzulässig sind und erforderliche Stellplätze nur in Tiefgaragen angeboten werden (vgl. textliche Festsetzung 5.1). Der motorisierte Straßenverkehr wird damit im Plangebiet auf den Teil des Ver- und Entsorgungsverkehrs beschränkt, der in den Tiefgaragenebenen nicht abgewickelt werden kann.

Erholung

Aktive und passive Erholungsflächen werden in großem Umfang im Park am Gleisdreieck angeboten, in geringerem Umfang sollen aber auch im Plangebiet Sportangebote gemacht werden.

Insgesamt sollen die autofrei konzipierten Freiflächen der 'Urbanen Mitte' für die Öffentlichkeit nutzbar sein und zu einer verbesserten Vernetzung für zu Fuß Gehende und Radfahrende beitragen.

Planexterner Ausgleich

Der im Plangebiet nicht ausgleichbare Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild soll planextern ausgeglichen werden. Im Volkspark Friedrichshain sind auf beiden Bunkerbergen Maßnahmen zur ökologischen Umgestaltung geplant. Hierfür wurde 2013 ein Schutz-/Pflege- und Entwicklungskonzept erarbeitet. Insgesamt wird eine Entwicklung zu naturnahen waldartigen Beständen angestrebt. Dem Bebauungsplan werden Pflanzmaßnahmen aus diesem Entwicklungskonzept als Ausgleich zugeordnet (vgl. Kapitel A II 2.5.1.8 „Planexterne Ausgleichsmaßnahme“).

Fazit

Die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt in Kerngebieten bei einer GFZ von 3,0. Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die Obergrenzen des Absatzes 1 aus städtebaulichen Gründen überschritten werden, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist, oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Städtebauliche Gründe für die Überschreitung sind die Entwicklung der Planungsüberlegungen, die besondere und zentrale Lage des Plangebiets sowie seine verkehrliche Erschließung. Die Verdichtung entspricht dem gesamtplanerischen Konzept für das Areal Gleisdreieck sowie den Ergebnissen des Werkstattverfahrens und des städtebaulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte'. Sie berücksichtigt die besondere und zentrale Lage des Plangebiets in enger räumlicher Nähe zu einem wichtigen ÖPNV-Kreuzungspunkt und das Nutzungskonzept mit einem kerngebietstypischen Nutzungsmix für einen weiten Einzugsbereich.

Diese Verdichtung wird durch Umstände des Plangebiets und besondere planerische Maßnahmen ausgeglichen, so dass im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet und die nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden können.

Die Überschreitung der GFZ-Obergrenze ist daher zulässig.

3.3 Bauweise (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

Kerngebiete MK 6 und MK 7

In § 22 BauNVO wird geregelt, dass im Bebauungsplan unterschiedliche Bauweisen festgesetzt werden können, jedoch nicht festgesetzt werden müssen.

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 soll keine Bauweise festgesetzt werden. Die Festsetzung der Grundfläche der Gebäude mittels Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der zulässigen Oberkante der Gebäude als Höchstmaß stellt eine erweiterte Baukörperfestsetzung und damit eine ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln dar.

3.4 Überbaubare Grundstücksfläche (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB)

3.4.1 Kerngebiete MK 6 und MK 7

3.4.1.1 Obergeschosse

Dem Bebauungsplan liegt der Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb zur 'Urbanen Mitte' zugrunde. Zur Sicherung des Siegerentwurfs orientieren sich die im Bebauungsplan festgesetzten überbaubaren Grundstücksflächen genau an den geplanten Gebäudekubaturen. Dies geschieht durch Baukörperfestsetzungen, konkret durch die Festsetzung von Baugrenzen. Die von den Baugrenzen umfasste, festgesetzte Fläche kann vollständig überbaut werden.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ setzt im Kerngebiet bauliche Anlagen durch die Ausweisung der Grundflächen durch Baugrenzen, unter Angabe der zulässigen Oberkanten sowie der zulässigen Geschossfläche fest (erweiterte Baukörperausweisung). Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen als erweiterte Baukörperfestsetzung ausgewiesen, d.h. die überbaubare Grundstücksfläche entspricht der maximal zulässigen Grundstücksfläche der baulichen Anlagen. Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche des Baukörpers ist eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO und Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO; zudem legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest. Die GFZ ist damit rechnerisch ermittelbar.

Gemeint ist hier eine erweiterte Baukörperfestsetzung, was sich u.a. in der Festsetzung einer maximal zulässigen Geschossfläche ausdrückt. Die Festsetzung von Baugrenzen beinhaltet bei der konkreten Gebäudeplanung Spielraum nach innen, was ausdrücklich gewünscht ist. Gleichzeitig ist die vollständige Ausnutzung der zeichnerisch festgesetzten Grundfläche auch bei einer erweiterten Baukörperfestsetzung zulässig. Planungsziel ist weder eine enge Baukörperfestsetzung noch eine Baufensterausweisung.

Mit dieser Form der Baukörperfestsetzung in Verbindung mit der TF Nr. 2.5 wird die Rechtsfolge des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ausgelöst: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Der städtebauliche Entwurf beinhaltet bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln sowohl Abstandsflächenunterschreitungen im Plangebiet als auch Abstandsflächenerstreckungen auf Nachbargrundstücke. Die ausdrückliche Festsetzung erfordert daher eine umfassende Abwägung. Die Auswirkungen in Hinblick auf die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden geprüft und sind in Kapitel A III 3.5 „Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)“ dargestellt.

Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundfläche ergänzt durch eine Nebenzeichnung (Nebenzeichnung 1, § 9 Abs. 1 Nr. 1 Alt. 2 BauGB i. V. m. § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 1 BauNVO).

3.4.2 Untergeschosse

Ergänzend zu den Hochbauten sind Tiefgaragenebenen vorgesehen, die vor allem zur Aufnahme des ruhenden Verkehrs dienen. Der städtebauliche Entwurf sieht zwei Untergeschosse vor, die Anzahl der Geschosse wird jedoch nicht festgesetzt. Die überbaubare Grundstücksfläche unter der Geländeoberfläche wird über die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt, die im Westen den Abstand zum S-Bahntunnel und im Süden die Platzgestaltung am ehemaligen Stellwerk berücksichtigen.

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche in den Untergeschossen erfolgt in einer Nebenzeichnung (Nebenzeichnung 2).

3.4.3 Erforderliche Abstände der Neubebauung vom S-Bahntunnel

Die Deutsche Bahn hat am 21.02.2018 folgende Hinweise zur Planung gegeben:

"Die Bebauung ist so auszuführen, dass die Instandhaltung der Anlagen der Deutschen Bahn Netz AG (erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen einschließlich eines erforderlichen Ersatzneubaus der Eisenbahnanlage) nicht beeinträchtigt wird. Dazu ist ein horizontaler Abstand von mindestens 1,0 m und ein vertikaler Abstand von mindestens 1,9 m einzuhalten. Zur Eisenbahnanlage gehört auch im Baugrund verbliebener Verbau. Die Abstände gelten für sämtliche im betreffenden Bereich befindlichen Eisenbahnanlagen."

Lage des Tunnels

In der Plangrundlage des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom Februar 2017 wurde die Außenkante des S-Bahntunnels vom Vermesser in einer unter Auswertung der vorhandenen Unterlagen ermittelten Lage eingetragen, die Lage des Tunnels wurde aber nicht neu vermessen. Da die geplante Bebauung der 'Urbanen Mitte' dicht an den Tunnel heranrückt, entstand das Erfordernis, die Lage des Tunnels genauer zu bestimmen. Dazu wurden 2017/2018 im Auftrag der Projektträgerin von einem Vermessungsbüro insgesamt vier Schürfen durchgeführt und die Lage des Tunnels aufgemessen.

Ergebnis

- Unter Berücksichtigung der vier Schürfen konnte die östliche Außenkante des Tunnels im relevanten Abschnitt genau bestimmt werden.
- Die Tunnel-Außenkante liegt ca. 1,0 m weiter nach Südosten versetzt als in der Plangrundlage angenommen. Dem Tunnel ist außerdem noch ein ca. 0,3 m breiter Stahlträger vorgelegt.
- Bei allen vier Schürfen wurden östlich an den Tunnel anliegend Stahlträger gefunden, die eine Breite von ca. 0,3 m aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass sie in Abständen entlang des gesamten Tunnelabschnittes verbaut wurden.
- Daraus ergibt sich, dass mit der geplanten Bebauung inklusive Baubehelfe ein Abstand von mindestens 1,0 m von den Außenkanten der Stahlträger einzuhalten ist.
- Die Oberkante des Tunnels und die Oberkante der Stahlträger wurden mit folgendem Ergebnis vermessen:

Von Norden nach Süden	OK Tunnel in m üNNH	OK Stahlträger in m üNNH
Schürfe 2	33,37	k.A.
Schürfe 1	k.A.	34,01
Schürfe 3	33,22	34,20
Schürfe 4	33,21	34,20

Tabelle 30: S-Bahntunnel - Oberkante des Tunnels und der Stahlträger

- Der Tunnel verläuft also von Norden nach Süden mit einem leichten Gefälle.
- Die Oberkante der Stahlträger ragt um ca. 1,0 m über die Oberkante des Tunnels hinaus.

Sicherung der Abstände im Bebauungsplan

Aus den Aufmaßergebnissen wurden die Außenkante des Tunnels und die Außenkante der Stahlträger abgeleitet. Über die zeichnerische Festsetzung der zulässigen überbaubaren

Grundstücksflächen in den Unter- und Obergeschossen wird nachgewiesen, dass die geforderten Abstände vom S-Bahntunnel eingehalten werden, bzw. eingehalten werden können.

Berücksichtigung in den Untergeschossen

Anforderung: Horizontaler Abstand von 1,0 m

Bei der Festsetzung der Untergeschosse ist zu berücksichtigen, dass für die Baugründung auch Baubehelfe erforderlich werden, die ebenfalls nicht näher als 1,0 m an den S-Bahntunnel heranrücken dürfen. Der vorläufige Stand zum Gründungskonzept sieht zur Baugrubensicherung eine Schlitzwand mit einer Breite von ca. 1,0 m und einer Fuge/ einem Puffer von ca. 0,2 m vor. Das endgültige Gründungskonzept wird jedoch erst mit der Ausführungsplanung erstellt. Die Schlitzwand muss als Baubehelf nicht innerhalb der Baugrenzen errichtet werden. Die Baugrenze, die annähernd parallel zum Tunnel festgesetzt wird, berücksichtigt daher einen Abstand von mindestens 2,30 m von der Außenkante des S-Bahntunnels inklusive Verbau, um hier Spielraum für die Sicherung der Baugrube zu schaffen (vgl. Abbildung 17). Da die Lage von Baubehelfen kein Gegenstand der Bebauungsplanung ist, kann der Mindestabstand von 1,0 m von Baubehelfen zum S-Bahntunnel nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Hier wird aber die Machbarkeit nachgewiesen. Eine verbindliche Abstandsregelung kann in die Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn aufgenommen werden oder der Nachweis erfolgt lediglich abschließend im Baugenehmigungsverfahren.

Berücksichtigung in den Obergeschossen

Anforderung: Horizontaler Abstand von 1,0 m

Über dem S-Bahntunnel inklusive Schutzbereich von 1,0 m ist keine Bebauung mit Hauptanlagen vorgesehen und von daher wird auch keine überbaubare Fläche festgesetzt. Der Abstand der Baugrenzen für die oberirdische Bebauung beträgt an der engsten Stelle (Westecke von Turm 6) mindestens 1,2 m (vgl. Abbildung 18). Ergänzend werden über dem S-Bahntunnel Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 BauNVO auf die ausnahmsweise Zulässigkeit beschränkt (TF 4.1). Es ist u.a. nachzuweisen, dass der horizontale Abstand von 1,0 m eingehalten wird (vgl. Kapitel A III 3.6 „Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)“).

Damit sind die Anforderungen der Deutschen Bahn zum horizontalen Abstand erfüllt und im Bebauungsplan gesichert.

Anforderung: Vertikaler Abstand von 1,9 m

Da über dem S-Bahntunnel inklusive Schutzbereich von 1,0 m weder unter- noch oberirdisch Bebauung zulässig ist, werden auch die Anforderungen der Deutschen Bahn zum vertikalen Abstand erfüllt und im Bebauungsplan gesichert.



Abbildung 17: Mindestabstand der geplanten Gebäude vom S-Bahntunnel - Untergeschosse



Abbildung 18: Mindestabstand der geplanten Gebäude vom S-Bahntunnel - Obergeschosse

Tunnelaußenkante in der Plangrundlage

Die Grundlage für die Planzeichnung des Bebauungsplans basiert auf den Daten aus dem Amtlichen Liegenschaftskatasterinformationssystem (ALKIS). In der Plangrundlage ist die Außenkante des S-Bahntunnels dargestellt, versehen mit der Anmerkung „ca. AK Tunnel“ oder auch „vermutete AK Tunnel“. Im Bereich der durchgeführten Schürfen konnte die Außenkante des S-Bahntunnels vermessen und vom Vermesser (ÖbVI) in der Plangrundlage im Bereich

von Kerngebiet MK 6 als neue Linie aufgenommen werden. Die vermessene Tunnelaußenkante liegt gegenüber der vermuteten Tunnelaußenkante aus den ALKIS-Daten um ca. 1,0 m nach Südosten versetzt. Dem Tunnel ist außerdem noch eine Reihe von ca. 0,3 m breiten Stahlträgern vorgelagert. Es ist davon auszugehen, dass sie in Abständen entlang des gesamten Tunnelabschnittes verbaut wurden. Die Darstellung in der Planzeichnung der „neuen“ -auf dem Schürfergebnis basierenden- südöstlichen Tunnelaußenkante im Kerngebiet MK 6 beinhaltet auch die Stahlträger. Im Bereich Trebbiner Straße sowie außerhalb des Plangebiets beruht die Darstellung der Tunnelaußenkanten weiterhin auf den ALKIS-Daten.

1.1.1.1 Vordächer

Gemäß § 23 Abs. 3 BauNVO dürfen Gebäude und Gebäudeteile die festgesetzte Baugrenze nicht überschreiten. Ein Vortreten von Gebäudeteilen in geringfügigem Umfang kann zugelassen werden. Im Bebauungsplan können Ausnahmen vorgesehen werden.

Die Beurteilung der Geringfügigkeit erfolgt auf der Grundlage der Aufzählung in § 6 Abs. 6 BauO Bln. Danach sind z.B. Vorbauten zulässig, sofern sie nicht mehr als 1,5 m vor die Außenwand vortreten. An drei Fassaden sind Vordächer vorgesehen, die aus funktionalen und architektonischen Gründen eine größere Tiefe als 1,5 m haben sollen. Sie wären bei Beachtung der Festsetzungen zu den überbaubaren Grundstücksflächen nicht zulässig. Das ausnahmsweise Vortreten bis zu 3 m vor die Baugrenze soll durch eine textliche Festsetzung ermöglicht werden.

Die Vordächer sollen eine maximale Breite von 6,0 m und eine maximale Tiefe von 3,0 m erhalten. Zur Gewährleistung der Unterfahrbarkeit durch Feuerwehrfahrzeuge sind sie stützenfrei mit einer lichten Höhe von mindestens 4,0 m über dem darunterliegenden Gelände auszubilden.

Zur Regelung soll folgende textliche Festsetzung getroffen werden:

Textliche Festsetzung TF 3.1:

Im Kerngebiet MK 6 an der Fassade 6f-6g und im Kerngebiet MK 7 an den Fassaden 7c-7d und 7d-7e kann zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunterliegenden Gelände ein Vortreten von stützenfreien bis zu 6 m breiten Vordächern bis zu 3 m vor die Baugrenze ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO

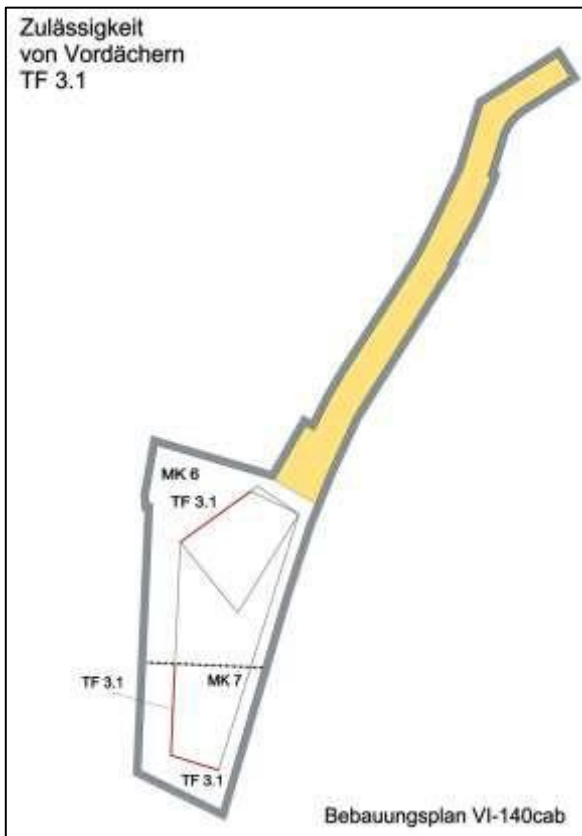


Abbildung 19: Zulässigkeit von Vordächern, textliche Festsetzung 3.1

3.5 **Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB)**

Der städtebauliche Entwurf beinhaltet bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Abstandsflächenunterschreitungen, die vom Vermessenden (ÖbVI) thematisch gegliedert in Abstandsflächenplänen (Anlage 1) dargestellt wurden. Die Abstandsflächenunterschreitungen sind genau darstellbar, weil die Festsetzung der überbaubaren Flächen entwurfsbezogen in einer Baukörperfestsetzung erfolgt.

Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht.

3.5.1 **Prüfschritte zum Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse**

Im Folgenden wird dargelegt, dass trotz Abweichungen vom Abstandsflächenrecht im Plangebiet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Sinne der § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB und § 17 Abs. 2 Satz 1 BauNVO (in der bis zum 23.06.21 geltenden Fassung) gewahrt werden.

Dazu wurden folgende Prüfschritte durchgeführt:

- A Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln
- B Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen
- C Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse
- D Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse
- E Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung

Es wurden alle Fassaden in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, d.h. 11 unterschiedliche Fassaden, gemäß dieser Prüfkaskade untersucht.

3.5.2 Prüfschritt A - Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

Im ersten Schritt wurde geprüft, ob die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln von 0,4 H eingehalten werden. Bei Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gilt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt sind.

Ergebnis des Prüfschritts A

Von den untersuchten 11 Fassaden halten 4 Fassaden die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ein, an 7 Fassaden werden sie nicht eingehalten, vgl. Tabelle 32.

3.5.3 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

Im zweiten Schritt wurde geprüft, ob Privilegierungen des Abstandsflächenrechts greifen. Dabei sind hier insbesondere drei Konstellationen relevant:

- Eckprivileg
- „Fiktive“ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe
- Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke, aber auf öffentliche Verkehrs- und Grünflächen

Lässt sich die Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln mit diesen Privilegierungen rechtfertigen, liegen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor, da nach der Wertung der Bauordnung die Gebäude ausreichend belichtet und belüftet sind.

Nach der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) kann eine Abweichung von den Abstandsflächen und Abständen zugelassen werden, wenn deren Schutzziele gewahrt bleiben (§ 6 Abs. 11 BauO Bln in Verbindung mit § 67 BauO Bln Abweichungen, Ausnahmen und Befreiungen).

Eckprivileg

Gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 1 BauO Bln dürfen sich Abstandsflächen überdecken, wenn die Außenwände in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinanderstehen. Diese Regelung soll (auch) auf Außenwände anwendbar sein, die sich nicht über Eck berühren, jedoch so nahe zueinanderstehen, dass sich ihre Abstandsflächen überdecken. Das Bauordnungsrecht geht davon aus, „dass in diesen Fällen bereits durch die Anordnung der Gebäude dafür gesorgt ist, dass die mit dem Abstandsflächengebot verfolgten Ziele ausreichender Belüftung und Besonnung und einer gewissen Auflockerung in der Anordnung der Gebäude erfüllt sind.“¹²

¹² Handbuch des Bauordnungsrechts, Hrsg. Reichel /Schulte, 2004, Seite 262

„Fiktive“ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe

Ein Prinzip des städtebaulichen Konzepts für die 'Urbane Mitte' ist, dass hohe Türme auf flachen Sockelbauten stehen. Im Plangebiet stehen zwei Türme auf einem gemeinsamen Sockel. Grundsätzlich werden Abstandsflächen anhand der Höhe von der Geländeoberfläche bis zum oberen Abschluss der Wand ermittelt. Bei den "fiktiven" Abstandsflächen wird nicht die Geländeoberfläche, sondern das Dach des Sockelbaus als Bezugshöhe gewählt. Die Wand-Projektion ist damit niedriger und die Abstandsfläche kürzer. Überlappen sich diese fiktiven Abstandsflächen nicht, sind die Schutzziele des § 6 BauO Bln nicht beeinträchtigt.

Dies lässt sich aus der Wertung des § 6 Abs. 11 BauO Bln ableiten, wonach eine Abweichung von den Abstandsflächen und Abständen nach § 67 BauO Bln zugelassen werden kann, wenn deren Schutzziele gewahrt bleiben.

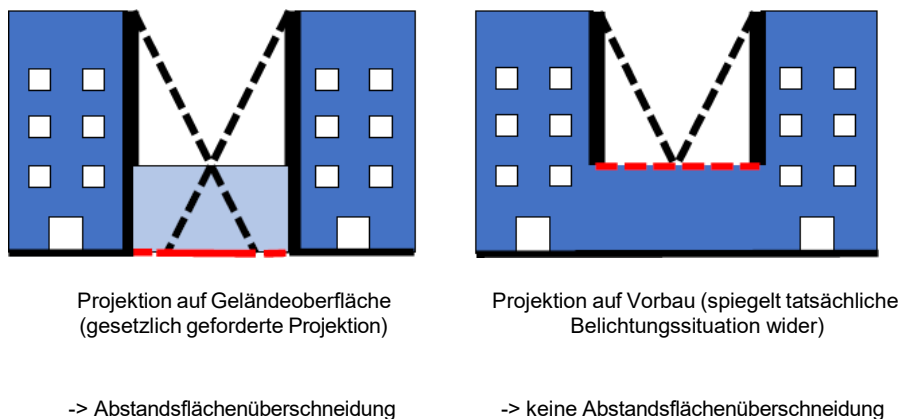


Abbildung 20: "Fiktive" Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe

Die Bau- und Wohnungsaufsicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hat in ihrer Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB bestätigt, dass aus bauordnungsrechtlicher Sicht diese Abweichung von der BauO Bln unter der Voraussetzung möglich ist, dass keine Abstandsflächenüberschneidungen der Gebäude auf dem als Bezugspunkt gesetzten Dach des Sockelgeschosses stattfinden. Im Abstandsflächenplan "Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes" (Anlage 1.2) wird in der Nebenzeichnung belegt, dass diese Abstandsflächenüberschneidungen nicht vorkommen.

Falls das Sockelgeschoss nicht errichtet wird, würde bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln (d.h. einer Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H) ebenfalls nur eine sehr geringe Überschneidung der Abstandsflächen entstehen, wie ebenfalls dem Abstandsflächenplan "Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes" (Anlage 1.2) zu entnehmen ist. Diese Betrachtung bezieht sich auf eine fiktive Situation. Denn für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden, d.h. die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7 würden sich nicht überlagern. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Unabhängig davon wird das Sockelgeschoss bei der Realisierung nicht wegfallen. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen, vgl. Kapitel A III 3.16.1 „Städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“.

Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke, aber auf öffentliche Verkehrs- und Grünflächen

Abstandsflächen müssen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln auf dem eigenen Grundstück liegen. Sie dürfen aber auch auf öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte (§ 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 BauO Bln). Lässt sich die Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln mit diesen Privilegierungen rechtfertigen, liegen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vor, da nach der Wertung der Bauordnung die Gebäude ausreichend belichtet und belüftet sind.

Ergebnis des Prüfschritts B

- Von den untersuchten 7 Fassaden, die die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht einhalten, unterliegen 4 Fassaden einer abstandsrechtlichen Privilegierung, vgl. Tabelle 32.
- Die Abstandsflächen von 4 Fassaden liegen zusätzlich teilweise auf anderen Grundstücken, die keine öffentliche Verkehrs- oder Grünfläche sind. Hier ist eine gesonderte Abwägung der nachbarschaftlichen Belange erforderlich, vgl. Tabelle 32.

Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke

Bauordnungsrechtlich müssen Abstandsflächen grundsätzlich auf dem Grundstück selbst liegen (§ 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln). Fallen Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke, bedarf es einer besonderen Betrachtung.

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde ein geringer Anteil der Abstandsflächen von Turm 6 (OK 49 m ü. Gelände) auf Nachbargrundstücke fallen. Die Abstandsflächen fallen zum Teil auf die Grundstücke der STATION Berlin, des Landes Berlin (Deutsches Technikmuseum) und der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Nord‘ (zurzeit die Urbane Mitte Besitz S.à r.l.).

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist allerdings nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Daraus ergeben sich teilweise geringere Abstandsflächen, d.h. es fallen keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke.

Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit einer Festsetzung zur Höhe der baulichen Anlagen) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Voraussetzungen für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen

Für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist zum einen eine umfassende Abwägung erforderlich und zum anderen eine Zustimmung der Nachbar*innen zur Lage von Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln anzustreben, auch wenn sie aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen nicht erforderlich ist.

Die Abwägung erfolgt in den Kapiteln A III 3.5.2 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“ bis A III 3.5.5 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa)“.

Die Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ hat die STATION Berlin und das Land Berlin (BIM/ Deutsches Technikmuseum) frühzeitig um Zustimmung zur Lage von Regel-Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln gebeten. Die Nachbar*innen haben ihre Zustimmung im Rahmen von Nachbarschaftsvereinbarungen erteilt. Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) fallen außerdem Regel-Abstandsflächen auf das Grundstück im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Da es sich um dieselbe Grundstückseigentümerin -die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft, bzw. seit 12/2020 die Urbane Mitte Besitz S.à r.l.- handelt, wurde eine formale Gestattung erteilt, die dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vorliegt.

Kerngebiet	Fassade	Abstandsflächen fallen auf das Grundstück ...	Zustimmung der Nachbarn
MK 6	NW und NO	... der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	Nachbarschaftsvereinbarung
	SO	... des Landes Berlin vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement, genutzt durch das Deutsche Technikmuseum	Nachbarschaftsvereinbarung
	SW	... der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft bzw. seit 12/2020 die Urbane Mitte Besitz S.à r.l.	Gestattungsvereinbarung

Tabelle 31: Fiktive Abstandsflächen liegen auf anderen Grundstücken | Zustimmung der Nachbarn

Ergebnis der Prüfschritte A und B

Das Ergebnis der Prüfschritte

A Einhaltung der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln und

B Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

ist in folgender Tabelle dargestellt:

Abstandsflächen																
Kern- gebiet	Gebäude- teil	Voll- geschoss		Fassade	Abstands- flächen eingehalten gemäß §6 Abs. 1 und 5 BauO Bln	Abstands- flächen- überdeck- ung	Eckprivileg gemäß §6 Abs. 3 Nr. 1 BauO Bln		"Fiktive" Abstandsflächen - Dach als Bezugshöhe		Abstands- flächen fallen auf anderen Grundstücke	Abstandsflächen fallen auf öffentliche Verkehrs- oder Grünflächen gemäß §6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln		Abstandsflächen fallen auf das Grundstück ...	Einigung mit Nachbarn wünschens- wert	Abschließende Bewertung Abstandsflächen
		von	bis			Zutreffend	Zutreffend	Erläuterung	Zutreffend	Erläuterung	Zutreffend	Zutreffend	Erläuterung		Zutreffend	
MK 6	Sockel	1.	2.	NO	X	•	✓	mit Turm 6 NW-Fassade	X	--	X	--	--		--	✓
				O	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓
				W	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓
	Turm	3.	15.	NO	X		X	--	X	--	•	X	--	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓ NBV
				SO	X		X	--	X	--	•	✓ (tlw.)	Ostpark / "Wäldchen"	des Landes Berlin (DTM)	•	✓ NBV
				SW	X	•	X	--	✓	mit Turm 7 N-Fassade	•	X	--	der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.	•	✓ Gestattung
		1.	15.	NW	X	•	✓	mit Sockel 6 NO-Fassade	X	--	•	X	--	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓ NBV
MK 7	Sockel und Turm	3.	7.	N	X	•	X	--	✓	mit Turm 6 SW-Fassade	X	X	--		--	✓
		1.	7.	O	X		X	--	X	--	•	✓	Ostpark / "Wäldchen"		--	✓
				S	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓
				W	✓		--	--	--	--	--	--	--		--	✓

✓	Ja	"Lösung"
X	Nein	
•	Ja	"Problem"
--	nicht relevant	

Tabelle 32: Prüfung auf Einhaltung der Regelabstandsflächen und abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen

3.5.4 Untersuchungsbedarf zur Besonnung und Belichtung

- Für die 6 Fassaden, die die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln einhalten oder einer abstandsrechtlichen Privilegierung unterliegen oder fiktiv auf die Dachfläche fallen und deren Regel-Abstandsflächen nicht auf andere Grundstücke fallen, erfolgt keine weitere Untersuchung zur Besonnung und Belichtung. Da die bauordnungsrechtlichen Regelungen eingehalten sind, werden für diese Fassaden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstellt.
- Das gleiche gilt für die Fassade, deren Regel-Abstandsfläche zwar auf ein anderes Grundstück, aber auf eine öffentliche Grünfläche fällt.
- Für die 4 Fassaden, deren Regel-Abstandsflächen teilweise auf anderen Grundstücken liegen, die keine öffentliche Verkehrs- oder Grünfläche sind, erfolgt eine Untersuchung zur Besonnung und Belichtung (Prüfschritte C und D). Es handelt sich um alle Fassaden von Turm 6.

				Abstandsflächen			
Kern- gebiet	Gebäude- teil	Voll- geschosse		Fassade	Abstandsflächen fallen auf das Grundstück ...	Einigung mit Nachbarn wünschens- wert	Abschließende Bewertung Abstandsflächen
		von	bis				
MK 6	Turm	3.	15.	NO	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓ NBV
				SO	des Landes Berlin (DTM)	•	✓ NBV
				SW	der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.	•	✓ Gestattung
		1.	15.	NW	der Cresco Station S.à r.l. (STATION Berlin)	•	✓ NBV

Tabelle 33: Fassaden, an denen eine Untersuchung der Belichtung und Besonnung erforderlich ist

Fassaden ohne weiteren Untersuchungsbedarf

Auch wenn kein direktes Erfordernis besteht, wurden die Besonnungs- und insbesondere die Belichtungsverhältnisse ebenso an allen übrigen Fassaden im Plangebiet geprüft. Ziel war es, eine Beurteilungsgrundlage für eine ggf. bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht zu erhalten und - nicht nur über die Einhaltung der Abstandsflächen, sondern darüber hinaus auch über den Nachweis einer ausreichenden Besonnung und Belichtung - gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachzuweisen. Denn die geplante Überschreitung der Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) führt zu einem erhöhten Rechtfertigungsbedarf.

Fassaden mit weiterem Untersuchungsbedarf

Bei planerischen Festsetzungen, durch die die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht eingehalten werden, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. Der Rechtfertigungsbedarf ist umso größer, wenn - wie hier - zugleich die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) überschritten werden.

Für die Fassaden, an denen die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht eingehalten werden bzw. deren Abstandsflächen auf andere Grundstücke (ohne öffentliche Verkehrs- und Grünflächen) fallen, wurden daher folgende weitere Prüfschritte durchgeführt.

- Prüfschritt C Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse
- Prüfschritt D Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse

Besonnung oder Belichtung in Abhängigkeit von der geplanten Nutzung

Eine Definition der ausreichenden Besonnung oder Belichtung findet sich weder im Baugesetzbuch noch in der Berliner Bauordnung. Es bestehen zudem keine konkretisierenden Rechtsvorschriften, die Grenz- oder Richtwerte für eine zumutbare Verschattung enthalten. Als Orientierungshilfe für die Ermittlung und Bewertung wird die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ vom März 2019 herangezogen, die rechtlich nicht verbindlich ist und reine Empfehlungen enthält; sie stellen auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln dar. Die DIN 5034-1 vom August 2021 ist für die Beurteilung der Besonnungssituation in Innenräumen nicht mehr relevant.

In der DIN EN 17037 wird - vereinfacht dargestellt - für alle Aufenthaltsräume eine Mindest-Tagesbelichtung empfohlen, d.h. auch für Arbeits- und Büroräume. Für Wohnungen wird (über die Mindest-Tagesbelichtung hinaus) eine Mindestbesonnungsdauer in einem Referenzraum empfohlen.

Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘

Im Bebauungsplan werden zwei Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt, MK 6 und MK 7. In den Kerngebieten sind sonstige Wohnungen nicht zulässig. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind nur ausnahmsweise zulässig. Zur Wohnnutzung erfolgt im Bebauungsplanverfahren eine Einschätzung der Besonnungssituation. Da in den Kerngebieten u.a. Bürogebäude allgemein zulässig sind, wird im Bebauungsplanverfahren untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung möglicher Arbeitsräume gemäß DIN EN 17037 in einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

3.5.5 Prüfschritt C - Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse

Zur Bewertung der Besonnungssituation wird die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Eine Mindestbesonnungsdauer sollte in mindestens einem Wohnraum in Wohnungen sichergestellt werden. Das wird durch eine Mindestanzahl an Stunden, in denen dieser Raum direktes Sonnenlicht an einem klaren wolkenlosen Bezugstag des Jahres erhält, erreicht. Das ausgewählte Datum sollte zwischen dem 1. Februar und dem 21. März liegen. Die empfohlenen Werte für die Mindestbesonnungsdauer (h) werden in drei Stufen angegeben.

Empfehlungsstufe für die Besonnungsdauer	Besonnungsdauer
Gering	1,5 h
Mittel	3,0 h
Hoch	4,0 h

Tabelle 34: Empfehlung für die tägliche Besonnungsdauer gemäß DIN EN 17037

Die Beurteilung ist für diesen Tag für jedes Fenster des Raums für einen Bezugspunkt auf der Innenseite der Fassade durchzuführen. Der Bezugspunkt befindet sich in der Mitte der Fensterbreite und liegt mindestens 1,2 m über dem Boden sowie 0,3 m über der Brüstung des Fensters, sofern vorhanden. Ist bei dem Fenster keine Brüstung vorhanden, liegt der Bezugspunkt 1,2 m über dem Boden. Größe, Form und Konstruktion des Fensters sowie die Laibungstiefe infolge der Wandstärke haben entsprechend Einfluss auf die Ermittlung der Besonnungsdauer. Bei mehreren Fenstern in verschiedenen Fassaden ist es möglich, die Dauer der Sonnenlichtverfügbarkeit zu kumulieren, wenn diese nicht gleichzeitig auftritt. Die Ermittlung der Besonnung eines Raums ist damit relativ aufwändig.

Gleichzeitig ist die Zulässigkeit von Wohnungen im Bebauungsplan stark eingeschränkt.

3.5.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind sonstige Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 nicht zulässig. Das wird in der textlichen Festsetzung 1.7 geregelt.

TF 1.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.

3.5.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 nur ausnahmsweise zulässig. Das wird in der textlichen Festsetzung 1.6 geregelt.

TF 1.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.

Zusammengefasst sind in den Kerngebieten nur Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und das auch nur ausnahmsweise zulässig.

Die Untersuchung einer Mindestbesonnungsdauer gemäß DIN EN 17037 wird von daher im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens als nicht erforderlich angesehen. Im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren ist aufgrund der lediglich ausnahmsweisen Zulässigkeit bei Beantragung einer Wohnung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (auch) zu prüfen, ob auf Grundlage der DIN EN 17037 hinsichtlich der Besonnung gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Der Bauherr hat dies unter Bezug auf die konkrete Architektur und Grundrissgestaltung nachzuweisen.

Unabhängig davon ist in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung eine vereinfachte Einschätzung der Besonnungssituation erfolgt. Dabei wurde lediglich die Besonnungsdauer an der Außenfassade der geplanten Gebäude ermittelt, eine Ermittlung der Besonnungsdauer gemäß DIN EN 17037 an der Innenfassade erfolgte nicht. Eine Einteilung in die Empfehlungsstufen gemäß DIN EN 17037 ist von daher nicht möglich. Trotzdem gibt die ermittelte Besonnungsdauer an den Außenfassaden der geplanten Gebäude einen guten Hinweis zur Besonnungs- und Belichtungssituation in den dahinterliegenden Räumen.

Als Mindestanforderung wurde die Stufe „gering“ und als Stichtag der 21.3. (Tag-Nacht-Gleiche) gewählt. Gemäß DIN EN 17037 wurde für Deutschland die Sonnenhöhe ab 11° berücksichtigt. Da keine Ermittlung der Besonnungsdauer gemäß DIN EN 17037 erfolgte, wird pauschal ab einer Besonnungsdauer von 3,5 h an der Außenfassade von einer ausreichenden Mindestbesonnung für Wohnzwecke ausgegangen.

Die Simulationen der Besonnung an den Außenfassaden der geplanten Neubauten (Turm 6 und 7) führten zu folgendem Ergebnis:

	Ausrichtung	Besonnung an der Außenfassade	Ausreichende Besonnung für Wohnzwecke
Turm 6	NW	1,5 bis 2 h	nein
	NO	0 bis 2 h	nein
	SO	mindestens 4 h	ja
	SW	mindestens 4 h	ja
Sockel 6	NW	1,5 bis 2 h	nein
	NO (unter dem Fassadenvorsprung)	unter 1 h	nein
	O	mindestens 4 h	ja
	W	mindestens 4 h	ja
Turm 7	N	unter 1 h	nein
	O	mindestens 4 h	ja
	S	mindestens 4 h	ja
	W	mindestens 4 h	ja

Tabelle 35: Besonnungsdauer an der Außenfassaden innerhalb des Plangebiets

An den Fassaden, an denen mit diesem pauschalen Ansatz die Anforderungen an die Mindestbesonnungsdauer erfüllt sind, können wahrscheinlich auch gesunde Wohnverhältnisse nachgewiesen werden. Die Besonnungssimulationen auf den Fassaden deuten darauf hin, dass die Räume mit einer Ausrichtung zur Nordwest- und Nordost-Fassade von Turm 6 mit Sockel sowie zur Nord-Fassade von Turm 7 keine ausreichende Besonnung gemäß DIN EN 17037 für den Referenzraum einer Wohnung (hier ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen) aufweisen werden. An den Fassaden, an denen die ausreichende Besonnung auf dieser Untersuchungsebene nicht nachgewiesen werden kann, kann die konkrete Prüfung im Rahmen der Ausführungsplanung trotzdem zu dem Ergebnis kommen, dass z.B. ein anderer Raum der geplanten Wohnung eine ausreichende Mindestbesonnung aufweist. Der Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Ergebnis Prüfschritt C:

Unter Berücksichtigung der Prüfschritte A und B zu den Abstandsflächen ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- MK 6:
 - Alle 4 Fassaden von Turm 6 (MK 6) halten die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO nicht ein.
 - Davon weisen die beiden südlichen Fassaden (SW und SO) eine ausreichende Mindestbesonnung auf, die beiden nördlichen Fassaden (NW und NO) nicht.
 - Unzureichend besonnt ist außerdem die Nordost-Fassade des Sockels unter dem Gebäudevorsprung von Turm 6 (MK 6).

Da lediglich Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig sind und es kein Erfordernis gibt, an den Nord-Fassaden von Turm 6 Betriebswohnungen zu realisieren, wird die weitere Prüfung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert.

Unter Berücksichtigung der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 werden die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten.
- MK 6:
 - Die Ausführungen unter Berücksichtigung der Abstandsflächen gelten auch hier.
- MK 7:
 - Die Ost-, Süd- und Westfassaden von Turm 7 mit Sockel weisen eine ausreichende Mindestbesonnung auf, die Nordfassade von Turm 7 nicht. Da lediglich Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig sind und es kein Erfordernis gibt, an der Nord-Fassade von Turm 7 Betriebswohnungen zu realisieren, wird die weitere Prüfung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert.

3.5.6 Prüfschritt D - Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse

Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Laut der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg darf der Plangeber nur dann geringere Abstände festsetzen, wenn er selbst ermittelt und bewertet, ob trotz Abstandsflächenunterschreitung „hinreichende Belichtungsanforderungen“ erfüllt sind, also „das bauordnungsrechtlich für den Regelfall vorausgesetzte Niveau an Belichtung mit Tageslicht“ eingehalten ist (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 67 f). Laut dem Gericht ist daher zu prüfen, ob in Räumen hinter den Fassaden mit Abstandsflächenunterschreitung eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht gegeben sei (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 70). Dabei erkennt das Gericht an, dass die Untersuchung der Belichtung im Bebauungsverfahren mangels konkretisierter Projektplanung nur „prognostisch“ erfolgen kann. Es genügt daher, „wenn die realistische Möglichkeit besteht, durch bauliche Maßnahmen die für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse notwendige Belichtung mit Tageslicht herzustellen“ (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 68 f.). Der relevante Maßstab ist dabei eine ausreichende Belichtung mit Tageslicht entsprechend der vom Gericht als maßgeblich erachteten DIN-Normen. Allein aus der Besonnungsuntersuchung kann laut dem Gericht nicht auf das erreichbare Helligkeitsniveau durch Tageslicht (Tageslichtquotient) in den Räumen geschlossen werden (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn 75). Diesem Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg lag die inzwischen nicht mehr aktuelle DIN 5034-1:2011-07 „Tageslicht in Innenräumen“ zugrunde. Die Parameter für Besonnung und Belichtung werden nunmehr in einer DIN-Norm auf europäischer Ebene, der DIN EN 17037:2019-03 „Tageslicht in Gebäuden, geregelt.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung¹³ wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen.

Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. Sie gilt für alle regelmäßig und über längere Zeit von Menschen genutzten Räume, mit Ausnahme von Räumen, in denen eine Tageslichtbeleuchtung der Nutzung des Raumes entgegensteht.

¹³ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

Bei ausreichender Tagesbelichtung ist von gesunden Arbeitsverhältnissen auszugehen. Die DIN EN 17037 hat empfehlenden Charakter und stellt auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln dar.

Die Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ist insbesondere relevant für die Fassaden, an denen die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht eingehalten werden, d.h. für alle Räume von Turm 6 mit Sockelbau (vgl. Kapitel 3.5.1.4 „Prüfschritt C - Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse“). In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 in den Innenräumen mit einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Gemäß DIN EN 17037 gilt ein Raum mit vertikalen oder geneigten Fenstern als ausreichend mit Tageslicht versorgt, wenn

- eine Ziel-Beleuchtungsstärke (Ziel-Tageslichtquotient) über 50 % Raumanteil und
- eine Mindestziel-Beleuchtungsstärke (Mindestziel-Tageslichtquotient) über 95 % Raumanteil
- für mindestens die Hälfte der Tageslichtstunden erreicht wird.

Die Bezugsebene des Raums liegt in einer Höhe von 0,85 m über dem Boden und im Abstand von 0,5 m von den Seitenwänden.

Die Empfehlungen können auch als Tageslichtquotient D angegeben werden, hier für Berlin. In der folgenden Tabelle werden die Anforderungen für die drei Empfehlungsstufen gering, mittel und hoch dargestellt.

Empfehlungsstufe für vertikale und geneigte Tageslichtöffnungen	Ziel-Tageslichtquotient (D_T)	Raumananteil für den Zielwert	Mindestziel-Tageslichtquotient D_{TM}	Raumanteil für den Mindestzielwert	Anteil an Tageslichtstunden
Gering	D=2,2 %	50 %	D=0,7 %	95 %	50 %
Mittel	D=3,6 %	50 %	D=2,2 %	95 %	50 %
Hoch	D=5,4 %	50 %	D=3,6 %	95 %	50 %

Tabelle 36: Empfehlungen für die Tageslichtversorgung durch Tageslichtöffnungen in vertikalen und geneigten Flächen, DIN EN 17037

Die DIN EN 17037 empfiehlt, dass in über 95 % des Raumes ein Tageslichtquotient von mindestens 0,7 % und in mehr als 50 % des Raumes ein Tageslichtquotient von 2,2 % erreicht werden kann, um die Empfehlungsstufe „gering“ zu erhalten. Ein umfassender Belichtungsnachweis lässt sich in einem Angebots-Bebauungsplanverfahren nicht führen, weil es für die Berechnung des Tageslichtquotienten auf genaue Angaben zu den Grundrissen, Schnitten sowie Fenstergrößen und -arten ankommt, die erst zum Zeitpunkt der konkreten Ausführungsplanung vorliegen. Um dennoch dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann. Aufgrund der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO (in der bis zum 23.06.2021 geltenden Fassung) wurden nicht nur die Testräume in Turm 6 mit Sockelbau, sondern auch in Turm 7 mit Sockelbau untersucht.

Die Tageslichtempfehlung „gering“ wird in den exemplarisch simulierten Testräumen in den Türmen 6 und 7 unter folgenden Voraussetzungen erreicht:

Kern- gebiet	Gebäude	Vollge- schoss	Ausrichtung	Testraum	Min. Vergla- sungsanteil in der Fassade	Raumtiefe
MK 6	Turm 6	1. OG	NW-Fassade	Raum 7	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	1. OG	NO-Fassade – westlich	Raum 6	80%	max.4,60 m
MK 6	Turm 6	1. OG	NO-Fassade - östlich	Raum 5	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	2. OG	NO-Fassade	Raum 4	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	3. OG	NO-Fassade	Raum 10	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	2. OG	SO-Fassade	Raum 2	80%	5,60 m
MK 6	Turm 6	2. OG	S-Fassaden- ecke	Raum 1	60%	5,60 m
MK 7	Turm 7	1. OG	N-Fassade	Raum 8	80%	max.4,60 m
MK 7	Turm 7	2. OG	N-Fassade	Raum 11	80%	max.4,60 m
MK 7	Turm 7	EG	(S)O-Fassade	Raum 3	80%	5,60 m
MK 7	Turm 7	EG	W-Fassade	Raum 9	80%	5,60 m

Tabelle 37: Ergebnis der Belichtungsuntersuchung für die Testräume im Plangebiet

Die Südwest-Fassade von Turm 6 und die Süd-Fassade von Turm 7 wurden nicht untersucht. Hier wird aufgrund der Südausrichtung der Fassaden von einer ausreichenden Belichtung ausgegangen, was durch das Untersuchungsergebnis von Raum 1 gestützt wird.

Bis auf wenige Ausnahmen werden die Tageslichtempfehlungen der DIN EN 17037 bei einer 80%igen Fassadenverglasung und einer Raumtiefe von 5,60 m eingehalten. Das Büro des Gutachtenden hält einen Mindestverglasungsanteil der Fassade von 80 % für machbar und eine Raumtiefe von 5,60 m für üblich. Es wird davon ausgegangen, dass damit für diese Räume die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung gegeben ist.

Lediglich an der Nordostfassade von Turm 6 unter dem Gebäudevorsprung (vgl. Raum 6) sowie an der Nordfassade von Turm 7 in den beiden Geschossen über dem Sockel (vgl. Raum 8 und 11) werden die Tageslichtempfehlungen nach DIN EN 17037 bei einer 80%igen Fassadenverglasung und einer Raumtiefe von 5,60 m nicht eingehalten. Die Empfehlungsstufe „gering“ nach DIN EN 17037 wird hier nur erreicht, wenn diese Räume außerdem eine Raumtiefe von maximal 4,60 m aufweisen. Eine maximale Raumtiefe von 4,60 m im Neubau deutet darauf hin, dass eine ausreichende Tagesbelichtung hier nur sehr eingeschränkt erreicht werden kann.

Es wird hier – anders als für die Nachbarbebauung (vgl. unten ab 3.5.3) – nicht geprüft, ob § 47 Abs. 2 BauO Bln eingehalten werden könnte.

Ergebnis des Prüfschritts D:

Unter Berücksichtigung der Prüfschritte A und B zu den Abstandsflächen ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- Alle 4 Fassaden von Turm 6 (MK 6) halten die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht ein.
- MK 6:
 - In den Testräumen an der Nordwest-Fassade, der Südost-Fassade und der südlichen Gebäudeecke von Turm 6 hat das Gutachten die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung dargestellt. Es können gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.
 - In einem Testraum (Raum 6) an der Nordost-Fassade unter dem Fassadenvorsprung konnte das Gutachten die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung nur für geringe Raumtiefen und damit nur eingeschränkt darstellen. Es können nicht uneingeschränkt gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.

Unter Berücksichtigung der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO ist das Ergebnis folgendermaßen zu bewerten:

- In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 werden die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten.
- MK 6:
 - Die Ausführungen unter Berücksichtigung der Abstandsflächen gelten auch hier.
- MK 7:
 - In den Testräumen an der Nordfassade (außer den ersten beiden Geschossen über dem Sockel), der Ost- und der West-Fassade von Turm 7 geht das Gutachten von der Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung aus. Es können gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.
 - In den Testräumen an der Nord-Fassade in den beiden unteren Geschossen über dem Sockel konnte das Gutachten die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung nur für geringe Raumtiefen und damit nur eingeschränkt darstellen. Es können nicht uneingeschränkt gesunde Arbeitsverhältnisse nachgewiesen werden.

3.5.7 Prüfschritt E - Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung

Zur Konfliktbewältigung gibt das Büro des Gutachtenden die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

Dieser Empfehlung wird entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) folgende tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke

Damit werden auch für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der Festsetzung. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Ergebnis des Prüfschritts E:

Zur Regelung wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 1.8:

Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenrichtlinie ASR A3.4 gegeben ist. Es wurde mithin hier – anders als für die Nachbarbebauung (vgl. unten ab Kapitel A III 3.5.3 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“) – nicht geprüft, ob § 47 Abs. 2 BauO Bln eingehalten werden kann. Die Prüfung war dort – bei der Nachbarbebauung – erforderlich, weil Festsetzungen im Bebauungsplan nur für das Plangebiet getroffen werden können und nicht für die umliegende Nachbarschaft; es galt daher dort, schon in diesem Bebauungsplanverfahren einen Nachweis der Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse zu führen. Da hier für das Plangebiet im Bebauungsplan selbst Regelungen getroffen werden können und nur eine ausnahmsweise Zulässigkeit bestimmter Nutzungen festgesetzt wird, konnte die Prüfung der Wahrung gesunder Arbeitsverhältnisse zulässigerweise in das Baugenehmigungsverfahren verlagert werden.

3.5.7.1 Weitere in die Abwägung einzustellende Rechtsgüter

Im Rahmen der Abwägung zur Unterschreitung der Regel-Abstandsflächen ist der Nachweis zu erbringen, dass weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Dabei sind alle Rechtsgüter, die durch das Abstandsflächenrecht geschützt werden, zu betrachten. Der Schwerpunkt liegt auf der Überprüfung der Besonnung und Belichtung, die bereits erfolgt ist. Belüftung und Sozialabstand sind weitere Rechtsgüter, die in die Abwägung einzustellen sind.

Besonnung

Das Ergebnis ist im Kapitel A III 3.5.1.4 „Prüfschritt C - Ermittlung der Besonnungsdauer an der Außenfassade als Hinweis auf gesunde Wohnverhältnisse“ dargestellt.

Belichtung

Das Ergebnis ist im Kapitel A III 3.5.1.5 „Prüfschritt D - Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse“ dargestellt.

Belüftung

Zu gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen gehört auch eine ausreichende Belüftung der Räume. Die Belüftung kann durch eine besonders enge Stellung von Gebäuden beeinträchtigt werden, insbesondere, wenn geschlossene Hofsituationen gebildet werden, die eine Luftzufuhr/-bewegung verhindern. Solche Situationen werden im Zusammenhang mit den Abstandsflächenüberschreitungen im Plangebiet nicht geschaffen. Die beiden freistehenden Türme überlappen sich nicht, sie stehen (gemeinsam mit den im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) festzusetzenden Türmen) in einer lockeren Reihe in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet. Bei einer überwiegenden Westwindlage wird vom Westpark kommend den Gebäuden Frischluft zugeführt, die um die freistehenden Gebäude herumfließen kann. Das Windgutachten hat ergeben, dass es durch die Höhe der Gebäude eher zur Windzunahme kommen wird.

Auch auf der Ebene des Sockels ist die Belüftung gut. Nach Westen und Süden steht das Gebäude frei, nach Norden und Osten sind ausreichende Luftschneisen vorhanden, um die Frischluftzufuhr zu gewährleisten.

Sozialabstand

Abstandsflächen haben grundsätzlich auch eine nachbarschützende Wirkung. Sie sollen dazu beitragen, den sozialen Frieden zwischen den Nachbar*innen zu wahren.

Im Plangebiet ist (bis auf Betriebswohnungen) kein Wohnen zulässig, d.h. hier sollen, neben dem Nutzungsmix in den unteren Geschossen, vor allem Büros entstehen. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer Büronutzung eine untergeordnete Rolle, da sich die Nutzenden nur temporär in den Gebäuden aufhalten werden.

Dazu kommt, dass die Hochhäuser zwar weite Schatten werfen und von daher speziell im Besonnungs- und Belichtungsbereich Probleme aufwerfen, der Abstand zwischen den einzelnen stehenden Türmen aber so groß ist, dass hier unter Berücksichtigung der angestrebten Nutzung keine Konflikte in Bezug auf den Sozialabstand zu erwarten sind.

3.5.7.2 Fiktive Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke

Bauordnungsrechtlich müssen Abstandsflächen grundsätzlich auf dem Grundstück selbst liegen (§ 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln). Fallen Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke, bedarf es einer besonderen Betrachtung.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Es werden ausdrückliche Festsetzungen getroffen, aus denen sich geringere Abstandsflächen ergeben, d.h. es fallen keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke (vgl. Kapitel „Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“). Die Abstandsflächenüberschreitungen, die sich bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben, sind daher fiktiv.

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden Abstandsflächen auf folgende Nachbargrundstücke (ohne öffentliche Grünfläche) fallen: STATION Berlin im Norden, Deutsches Technikmuseum im Osten und Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI- 140caa) im Westen. Diese – aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen - fiktiven Abstandsflächenüberschreitungen fallen aber auf keine Nachbargebäude, sondern lediglich auf unbebaute Grundstücksflächen.

3.5.7.3 Voraussetzungen für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen

Für die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist zum einen eine umfassende Abwägung erforderlich und zum anderen eine

Zustimmung der Nachbar*innen zur Lage von fiktiven Regel-Abstandsflächen auf dem jeweiligen Nachbargrundstück bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln als wichtiger Abwägungsbaustein anzustreben, auch wenn sie nicht erforderlich ist.

Im Rahmen der Abwägung wird zunächst die städtebauliche Bedeutung von Turm 6 (MK 6) dargestellt und danach, in den anschließenden Kapiteln A III 3.5.3 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“ und A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“ eine Abwägung der Nachbarbelange der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums durchgeführt. Daran schließt in Kapitel A III 3.5.5 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa)“ die Bewertung der Lage von fiktiven Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf dem Grundstück im Plangebiet des VI-140caa (Urbane Mitte Nord) an.

Gegenstand der Abwägung sind insbesondere die Belange der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Nachbar*innen untereinander, die Auswirkungen auf die Bestandsnutzung und berechnete Entwicklungsmöglichkeiten des/r Nachbar*in sowie die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts.

3.5.8 Städtebauliche Begründung für Turm 6 (MK 6)

Städtebaulicher Wettbewerb

Die Festsetzung des maximal 49 m hohen Turms 6 (MK 6) entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘, der 2015 von der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ in Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und dem Senat Berlin ausgelobt wurde. Sieger des Wettbewerbs ist das Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst (O&O).

Ortner & Ortner begründen die Höhenentwicklung des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ und insbesondere die Höhe von Turm 6 folgendermaßen:

Die nördlichen Baufelder MK 1 bis MK 5 werden durch 49 m bis 90 m hohe Gebäude charakterisiert. Das südliche Gebäudeensemble der Baufelder MK 6 und MK 7, leicht abgelegen vom Hotspot des Verkehrsknotenpunktes, bildet ein Paar mit Gebäudehöhen von 49 m und 25 m. Turm 6 (MK 6) vermittelt durch seine markante Stellung und Höhe vom dichteren nördlichen Teil des Areals über den südlichsten Baustein in MK 7 hin zum Stellwerk am Eingang zum Ostpark. Diese Höhenstaffelung und Vermittlung ist in Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entwickelt worden.

3.5.9 Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin

3.5.9.1 Betroffener Bereich

Von der fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln wären zwei Bereiche mit einer Größe von ca. 65 m² und 45 m², zusammen ca. 110 m², im Süden des Grundstücks der STATION Berlin betroffen (vgl. Anlage 1 Abstandsflächenpläne).

3.5.9.2 Planungsrecht und planerische Ausgangssituation

Geltendes Planungsrecht

Die durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln betroffenen Bereiche auf dem Grundstück der STATION Berlin sind planungsrechtlich folgendermaßen einzuordnen:

Baunutzungsplan Berlin

Der Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (BO 58) als qualifizierter Bebauungsplan im

Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB weist die betroffene Grundstücksfläche als beschränktes Arbeitsgebiet, Baustufe V/3 aus. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosszahl von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,3 und einer Baumassenzahl von 6,0. In der Baustufe V/3 ist eine bauliche Nutzung im Rahmen einer Baumassenzahl von 7,2 zulässig, wenn nur Gebäude errichtet werden, die Wohnungen nicht enthalten; Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal bleiben außer Betracht.

Dieser potenzielle Nutzungsrahmen wird durch den bestehenden Denkmalschutz eingeschränkt.

Zulässigkeit von Vorhaben

Die betroffene Grundstücksfläche liegt damit im Geltungsbereich eines Bebauungsplans. Die Zulässigkeit von Vorhaben wird nach § 30 BauGB beurteilt.

Bebauungsplan VI-140cb

Das Grundstück der STATION Berlin liegt außerdem im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cb (Ehemaliger Postbahnhof), der sich in Aufstellung befindet. Der Bebauungsplan VI-140c ist im Juni 2010 durch die Teilung des Rahmen-Bebauungsplans VI-140 für das gesamte Gleisdreieck entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140c wurde nicht weitergeführt. Im Mai 2015 wurde der Bebauungsplan VI-140c erneut geteilt, um das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) weiterzuführen. Das Verfahren für den Bebauungsplans VI-140cb ruht weiterhin.

Planerische Ausgangssituation

Flächennutzungsplan Berlin

Das Grundstück der STATION Berlin ist im Flächennutzungsplan Berlin - wie das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ - als gemischte Baufläche dargestellt.

3.5.9.3 Bestand

Das Grundstück Luckenwalder Straße 4-6 ist derzeit mit acht ein- bis zweigeschossigen halbenartigen Gebäuden bebaut. An der Luckenwalder Straße 4-6 befinden sich außerdem zwei Gebäude/ Vorderhäuser sowie ein eingeschossiges „Pfortnerhaus“.

Die Gebäude (mit Ausnahme der Bebauung an der Luckenwalder Straße) sowie der Gesamtkomplex stehen unter Denkmalschutz. Die Gebäude auf dem Grundstück werden derzeit gewerblich genutzt. Unter dem Namen STATION Berlin ist ein Veranstaltungsort für Messen, Tagungen und Events entstanden.

Die durch die Abstandsflächenüberschreitung betroffenen Grundstücksflächen liegen am südlichen Rand des Grundstücks, auf dem Vorplatz von Halle 8 (STATION Berlin), der zum einen für die Anlieferung und zum anderen als Außenraum bei Veranstaltungen in der Halle 8 genutzt wird. Genehmigt ist hier ein Veranstaltungsbetrieb. Eine Wohnnutzung ist planungsrechtlich nicht zulässig und tatsächlich auch nicht vorhanden.

3.5.9.4 Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten der STATION Berlin

Seit Januar 2021 finden im Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit der Grundstückseigentümerin Gespräche zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers des ehemaligen Postbahnhofs statt.

Ziel seitens der Eigentümerin Cresco Station S.à r.l. (Cresco Station) ist, das historische und denkmalgeschützte Ensemble des ehemaligen Postbahnhofs zu öffnen und hinsichtlich vielfältiger Nutzungen für die Öffentlichkeit zugänglich und erlebbar zu machen. Verbindungen und Zugänge zum Park am Gleisdreieck, zum Quartier der ‚Urbanen Mitte‘, zum Deutschen Technikmuseum sowie eine Vernetzung der Umgebung sollen geschaffen werden. Die Konzeptentwicklung (Stand 12/2021) für die STATION Berlin sieht zum einen die Wiederherstellung einer attraktiven Eingangssituation vor, indem die Vorderhäuser an der Luckenwalder Straße als Eingang neu errichtet werden. Zum anderen sind kleinteilige Baumassen mit einer Nutzungsmischung aus Versammlungsstätte einschließlich gastronomischer Einrichtungen, Einzelhandel und Büros vorgesehen.

Im Süden des Areals ist ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss, das sogenannte Belvedere, über der vorhandenen Halle 8 seitens der Eigentümerin Cresco Station geplant. Außerdem soll an der Halle 7.1 ein fünfgeschossiger Neubau LZ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als Privatstraße der Nachbarin (Projekträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘) geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des Grundstücks entstehen.

Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt. Das geplante Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Cresco Station hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt.

Der geplante Neubau über der Halle 8 und der die heutige Lüftungszentrale (Halle 7.1) ersetzende Neubau sind bei der Bewertung der Auswirkungen einer Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu berücksichtigen.

3.5.9.5 Auswirkungen einer Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts

Für die Abwägung und die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln werden zunächst die Auswirkungen der Verlagerung von Abstandsflächen auf das Nachbargrundstück ermittelt und bewertet, die sich unter Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden. Zu den Rechtsgütern des Abstandsflächenrechts gehören eine ausreichende Besonnung und Belichtung, Belüftung und die Berücksichtigung eines Sozialabstands. Die Rechtsgüter beziehen sich auf eine vorhandene oder geplante Bebauung.

Für den Veranstaltungsort STATION Berlin wurde geprüft, inwiefern die Verlagerung von Abstandsflächen auf dieses Nachbargrundstück zu einer Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse führen kann. Genehmigt ist hier ein Veranstaltungsbetrieb. Eine Wohnnutzung ist planungsrechtlich nicht zulässig und tatsächlich auch nicht vorhanden. Untersucht wurde die ausreichende Tagesbelichtung relevanter Räume. Außerdem werden eine ausreichende Belüftung und der Sozialabstand bewertet.

Ausreichende Tagesbelichtung

Die Anforderungen an eine ausreichende Belichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Bei ausreichender Tagesbelichtung ist von gesunden Arbeitsverhältnissen auszugehen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die

Norm DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. Sie hat empfehlenden Charakter und stellt auch keine für verbindlich erklärte technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln dar.

In Kapitel A III 3.5.1.5 „Prüfschritt D - Ermittlung der Tagesbelichtung gemäß DIN EN 17037 zum Nachweis gesunder Arbeitsverhältnisse“ wird dargestellt, unter welchen Bedingungen ein Raum mit vertikalen oder geneigten Fenstern gemäß DIN EN 17037 als ausreichend mit Tageslicht versorgt gilt. Die Empfehlungsstufen sind in „gering“, „mittel“ und „hoch“ eingeteilt.

Ein umfassender Belichtungsnachweis kann hier noch nicht erfolgen, insofern als für den erteilten Vorbescheid eine Planung mit Stand der Leistungsphase 2 (Vorplanung) der HOAI ausreicht. Die für die Berechnung des Tageslichtquotienten erforderlichen genauen Angaben zu den Grundrissen, Schnitten und Fenstergrößen liegen in diesem Planungsstadium noch nicht vor, sondern erst zum Zeitpunkt eines Bauantrags. Um dennoch dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung¹⁴ wird auch untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung möglicher Aufenthalts- und Arbeitsräume gemäß DIN EN 17037 in einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Relevant sind die Räume an den Fassaden der STATION Berlin, die von einer Verschattung von Turm 6 betroffen sind. Berücksichtigt werden sowohl die Bestandsbebauung als auch die geplanten baulichen Erweiterungen (Stand 12/2021).

Halle 8 als betroffene Bestandsbebauung:

Die Halle 8 wird als Veranstaltungsstätte (Messen, Kongresse, Konferenzen usw.) genutzt und gilt bauordnungsrechtlich als Versammlungsstätte. Für Versammlungsstätten gibt es keine Normen bezüglich einer empfohlenen Mindesttagesbelichtung. Über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht kann die Halle für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden. Die Nutzungsmöglichkeit wird durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht eingeschränkt, auch wenn der Tageslichtanteil durch die geplanten Bauten reduziert wird.

Geplante Erweiterungsbauten:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung werden folgende Neubauten hinsichtlich der Auswirkungen von Turm 6 auf die Tagesbelichtung geprüft:

- a) zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss, das sogenannte „Belvedere“, über der vorhandenen Halle 8
- b) fünfgeschossiger Neubau „LZ“ anstelle der heutigen Lüftungszentrale

Die Ergänzungsbauten sollen als Büros, für Gastronomie, Einzelhandel und z.T. auch als Versammlungsstätte genutzt werden, also gewerblich.

a) Belichtung des „Brückenbauwerks“ über der Halle 8

Am geplanten Brückenbauwerk wurde für einen Musterraum an der Südfassade die Belichtungssituation simuliert. Angenommen wurde eine große Raumtiefe von 8,75 m. Ohne die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ werden die Tageslichtwerte der Empfehlungsstufe „gering“ erreicht, mit Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ kann die Empfehlungsstufe „gering“ nur bei einer üblichen Raumtiefe bis 6 m erreicht werden. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden hier aus Sicht des Plangebers gleichwohl sichergestellt, indem die Anforderungen der Bauordnung Berlin für die Rohbauöffnungen und die technischen Regeln

¹⁴ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

für Arbeitsstätten eingehalten werden können. In § 47 Abs. 2 BauO Bln wird ein Rohbaumaß der Fenster von mindestens einem Achtel der Netto-Grundfläche des Raumes verlangt. In der Arbeitsstättenrichtlinie ASR A3.4 „Beleuchtung“ wird unter 4.1 „Ausreichendes Tageslicht“ ebenfalls ein Rohbaumaß von 1:8 verlangt. Nach den aktuell vorliegenden Plänen für die STATION Berlin können mit einem Rohbaumaß der Fenster im Verhältnis von 1:6,4, d.h. einer Fensteröffnung von ca. einem Sechstel der Netto-Grundfläche des Raumes, diese Anforderungen erfüllt werden.

b) Belichtung des Neubaus „LZ“ (Halle 7.1)

Am geplanten Neubau „LZ“ wurde für Musterräume an der Süd- und der Ostfassade die Belichtungssituation simuliert. An der Südfassade werden sowohl ohne als auch mit Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Tageslichtwerte der Empfehlungsstufe „hoch“ erreicht, an der Ostfassade wird die Empfehlungsstufe „gering“ erreicht.

Bewertung

Zusammengefasst können auch bei einer Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘

- die Halle 8 über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden,
- für das geplante Brückenbauwerk über der Halle 8 sowie für den Neubau „LZ“ eine ausreichende Tagesbelichtung oder ausreichende Rohbauöffnungen und damit gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Anhand plausibler Musterräume wurde also gutachterlich bestätigt, dass ein Belichtungsnachweis gemäß DIN EN 17037 grundsätzlich erbracht oder die Anforderungen der Bauordnung / Arbeitsstättenrichtlinie grundsätzlich erfüllt werden können. Eine umfassende Prüfung zur Erfüllung der Empfehlungen zur Tagesbelichtung kann erst im Baugenehmigungsverfahren erfolgen. Sollten entgegen des Ergebnisses des Gutachtenden für vereinzelte Räume die Empfehlungen für eine ausreichende Tagesbelichtung oder ausreichende Rohbauöffnungen nicht erreicht werden, können über eine ergänzende Beleuchtung mit Kunstlicht und anderen Maßnahmen gesunde Arbeitsverhältnisse geschaffen werden.

ASR A3.4 „Beleuchtung“: Dabei sind auch die Technischen Regeln für Arbeitsstätten zum Thema Beleuchtung (ASR A3.4), Ausgabe April 2011, zuletzt geändert GMBI 2022, S. 248 zu beachten. Diese ASR findet Anwendung auf die natürliche und künstliche Beleuchtung von Arbeitsstätten in Gebäuden und fliegenden Bauten oder im Freien, soweit dem betriebstechnische Gründe nicht entgegenstehen, z.B. in Räumen mit Fotolaboren und in Gasträumen. Gemäß ASR müssen die Arbeitsstätten möglichst ausreichend Tageslicht erhalten. Eine Beleuchtung mit Tageslicht ist der Beleuchtung mit ausschließlich künstlichem Licht vorzuziehen. Wenn die Forderung nach ausreichendem Tageslicht in bestehenden Arbeitsstätten oder auf Grund spezifischer betriebstechnischer Anforderungen nicht einzuhalten ist, sind im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung andere Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes erforderlich. Eine andere Maßnahme besteht z.B. in der Einrichtung und Nutzung von Pausenräumen mit hohem Tageslichteinfall in Verbindung mit einer geeigneten Pausengestaltung.

Ausreichende Belüftung

Der Sockelbau nähert sich der Grundstücksgrenze nur mit der nordwestlichen Gebäudeecke bis auf ca. 6,5 m an, der darüber aufragenden Turm 6 (MK 6) bis auf ca. 3,9 m an. Der Abstand zwischen der Halle 8 der STATION Berlin und dem Sockel bzw. Turm 6 (MK 6) beträgt mindestens 15,8 m. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei der Halle 8 (STATION) um kein mehrgeschossiges Gebäude, sondern um eine eingeschossige Halle handelt.

Die Gebäude werden also mindestens 15,8 m voneinander entfernt stehen. Durch die Achse der Trebbiner Straße, den westlich angrenzenden geplanten Freiflächen sowie dem Park am Gleisdreieck ist eine ausreichende Belüftung gegeben.

Sozialabstand

Auf dem Grundstück der 'Urbanen Mitte Süd' wird eine Büronutzung dominieren, d.h. vor allem eine temporäre Nutzung am Tag. Die Halle 8 der STATION Berlin ist eine Veranstaltungshalle und weist im Bestand keine Büroräume auf. Zum einen wird für die Veranstaltungen auf- und abgebaut, zum anderen halten sich hier bei Veranstaltungen temporär Teilnehmende und Besuchende auf. Auf beiden Grundstücken kann eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer gewerblichen Nutzung eine untergeordnete Rolle. Bei einem Abstand von mindestens 15,8 m zwischen den Gebäuden sind die Belange gewahrt.

Wertminderung des Grundstücks

Durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden weder die Bestandsnutzung noch die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin eingeschränkt werden. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

In der Gesamtbetrachtung kommt es zu keiner erkennbaren Wertminderung des Nachbargrundstücks.

3.5.9.6 Nachbarschaftliches Verhältnis

Nachbarschaftsvereinbarung | Zustimmung des Nachbarn

Am 23.04.2018 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der STATION Grundbesitz Gesellschaft geschlossen, in der die STATION Berlin u.a. der Lage von Abstandsflächen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück zugestimmt hat (vgl. Kapitel A III 3.16.3 „Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“).

Hinweis: Bei beiden Vertragspartnerinnen hat eine Umfirmierung bzw. ein Eigentümerwechsel stattgefunden. Die Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG firmiert seit Dezember 2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l. Die STATION Berlin befindet sich im Eigentum der Cresco Station S.à r.l. Die Cresco Station S.à r.l. ist als Rechtsnachfolgerin der STATION Grundbesitz Gesellschaft in die Nachbarschaftsvereinbarung vom 23.04.2018 eingetreten.

3.5.9.7 Abwägungsergebnis zur Verkürzung der Abstandsflächen

Die Belange der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Eigentümerin der STATION Berlin sowie öffentliche Belange wurden gegeneinander abgewogen. Es ist im öffentlichen Interesse, an diesem Standort ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter, das neue Teilquartier ‚Urbane Mitte Süd‘, städtebaulich zu entwickeln und dazu das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs umzusetzen. Ein wichtiges Element des städtebaulichen Konzepts ist auch der Bau von Turm 6 (MK 6), der bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin werfen würde.

Die Bewertung einer fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln hat gezeigt, dass weder die Bestandsnutzung noch eine Entwicklung der STATION Berlin eingeschränkt werden. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung potenzieller gesunder Arbeitsverhältnisse.

Wie schon im Kapitel „Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“ auf S. 170 ausgeführt, ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Ergeben sich aus den ausdrücklichen Festsetzungen geringere Abstandsflächen, fallen keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke. Dadurch ist auch keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

Die Abwägung lässt keine Gründe erkennen, die gegen die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen sprechen würden. Das Abwägungsergebnis wird durch die Zustimmung der Nachbarin, der STATION Berlin, zur Lage von fiktiven Abstandsflächen auf dem Grundstück der STATION Berlin bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln gestützt.

3.5.10 Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums

3.5.10.1 Betroffener Bereich

Von der fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln wäre ein ca. 280 m² großer Bereich im Südwesten des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums (DTM) betroffen (vgl. Anlage 1 Abstandsflächenpläne). Das Grundstück des DTM gehört zum Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin und wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement verwaltet.

3.5.10.2 Planungsrecht und planerische Ausgangssituation

Geltendes Planungsrecht

Der durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln betroffene Bereich auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums ist planungsrechtlich folgendermaßen einzuordnen:

Baunutzungsplan Berlin

Der Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin in der Fassung vom 21. November 1958 (BO 58) als qualifizierter Bebauungsplan im Sinne des § 31 Abs. 1 BauGB weist das südliche Museumsgrundstück mit den Lokschruppen als Bahnfläche aus. Diese Ausweisung ist nicht übergeleitet und von daher heute nicht rechtsverbindlich.

Zulässigkeit von Vorhaben

Die betroffene Grundstücksfläche liegt im Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Hier sind nur wenige privilegierte Nutzungen zulässig. Eine Neubebauung zu Museumszwecken gehört gemäß § 35 Abs. 1 BauGB nicht dazu. Dazu wäre die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Bebauungsplan VI-140d

Das Museumsgrundstück liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140d, der sich in Aufstellung befindet. Er ist im Juni 2010 durch die Teilung des Rahmenbebauungsplans VI-140 für das gesamte Gleisdreieck entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140d ruht seitdem. Im Bebauungsplan VI-140 wurde hier eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung 'Deutsches Technikmuseum' vorgesehen. Die Festsetzung eines Nutzungsmaßes oder der überbaubaren Flächen innerhalb der Gemeinbedarfsfläche waren zum Zeitpunkt der Teilung kein Bestandteil des Bebauungsplanentwurfs.

Die Tatsache, dass das Bebauungsplanverfahren VI-140d ruht, spricht dafür, dass zurzeit keine Entwicklungsabsichten des Technikmuseums bestehen, die nicht nach § 34 BauGB ge-

nehmungsfähig wären. Im Außenbereich ist entsprechend keine bauliche Entwicklung vorgesehen. Auch auf eine diesbezügliche Anfrage beim Museum wurden keine Entwicklungsabsichten in diesem Bereich benannt.

Planerische Ausgangssituation

Flächennutzungsplan Berlin

Das Museumsgrundstück ist im Flächennutzungsplan Berlin überwiegend als Gemeinbedarfstandort „Kultur“ dargestellt. Darin drücken sich zum einen die Sicherung des Bestands und zum anderen die langfristige Zielsetzung zur Nutzung der Liegenschaft aus.

3.5.10.3 Bestand

Die Grundstücksfläche, auf die die fiktiven Abstandsflächen von Turm 6 fallen, liegt am Rand des sogenannten Museumsparks und ist Teil einer größeren zusammenhängenden Grünfläche mit geschlossenem dichtem waldartigem Gehölzbestand, der sich bis in den Ostpark des Parks am Gleisdreieck hinein erstreckt. Der betroffene Grundstücksteil weist zurzeit durch seinen dichten Gehölzbestand für die Museumsfunktion und/oder für Museumsbesuchende keine Nutzungsmöglichkeiten auf.

3.5.10.4 Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten des Deutschen Technikmuseums

Bekannt sind bauliche Erweiterungsabsichten im nördlichen (verkehrlich erschlossenen) Bereich des Museumsgrundstücks. Hier ist ein neues Eingangsgebäude geplant. Auch eine bauliche Entwicklung entlang der Ladestraße ist Bestandteil zukünftiger Planungen.

Für den südlichen Bereich sieht das Entwicklungskonzept den Erhalt des Museumsparks vor, in dem die vorhandenen denkmalgeschützten Gebäude eingebettet sind und präsentiert werden. Auch auf eine diesbezügliche Anfrage beim Deutschen Technikmuseum wurden keine Entwicklungsabsichten in diesem Bereich benannt, insbesondere nicht in der unerschlossenen Randlage des von den fiktiven Abstandsflächen betroffenen Grundstücksteils. Das wäre auch nur bei einem Eingriff in den vorhandenen Gehölzbestand möglich. Auch für den südlichen Loksuppen sind keine Entwicklungsabsichten bekannt.

Denkmalschutz

Eingeschränkt werden die Entwicklungsmöglichkeiten auch durch den Denkmalschutz. Die in den Museumspark eingebetteten Loksuppen stehen sowohl als Baudenkmäler als auch als Gesamtensemble unter Denkmalschutz.

3.5.10.5 Verschattungsdauer

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$.

Der Schatten von Turm 6 fällt temporär auf den südlichen Loksuppen und Teile des Museumsparks. Relevant ist hier der südliche Loksuppen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt.

Die Dauer der Verschattung des Loksuppens ist folgender Tabelle zu entnehmen:

	Von	Bis
21. März	ca. 15.30 Uhr	17.39 Uhr (Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$)
21. Juni	ca. 16.30 Uhr	ca. 19.00 Uhr
21. Dezember	ca. 14.30 Uhr	14.55 Uhr (Sonnenhöhe $< 6^\circ$)

Die Verschattung des Lokschuppens ist je nach Jahreszeit auf temporäre Zeiträume am Nachmittag beschränkt. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen.

3.5.10.6 Auswirkungen einer Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln

Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts

Für die Abwägung und die ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln werden zunächst die Auswirkungen der Verlagerung von Abstandsflächen auf das Nachbargrundstück ermittelt und bewertet, die sich unter Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden. Zu den Rechtsgütern des Abstandsflächenrechts gehören eine ausreichende Besonnung und Belichtung, Belüftung und die Berücksichtigung eines Sozialabstands. Die Rechtsgüter beziehen sich auf eine vorhandene oder geplante Bebauung.

Für das Deutsche Technikmuseum wurde geprüft, inwiefern die Verlagerung von Abstandsflächen auf dieses Nachbargrundstück zu einer Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse führen könnte. Für die Beurteilung ist der südliche Lokschuppen relevant.

Ausreichende Tagesbelichtung

Bei ausreichender Tagesbelichtung ist von gesunden Arbeitsverhältnissen auszugehen. Im Kapitel „Ausreichende Tagesbelichtung“ werden die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung dargestellt. Um dem Gebot der Konfliktbewältigung zu genügen, wird folgendermaßen vorgegangen:

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird auch untersucht, ob und welche Empfehlungsstufen für die Tagesbelichtung möglicher Aufenthalts- und Arbeitsräume gemäß DIN EN 17037 in einer entsprechenden Simulation erreicht werden. Relevant ist der südliche Lokschuppen im Museumspark, da er temporär von Turm 6 verschattet wird. Berücksichtigt wird sowohl die Bestandsnutzung als auch eine potenzielle Umnutzung des Gebäudes.

Bestandsnutzung des Lokschuppens:

In den beiden historischen Lokschuppen von 1874 präsentiert das Museum auf 6.000 m² 150 Jahre deutscher Eisenbahngeschichte. Die Lokschuppen mit ihren jeweils im Freien davorliegenden Drehscheiben stellen somit die größten Ausstellungsstücke dar. Der südliche Lokschuppen ist damit gleichzeitig Ausstellungsstück und -raum.

Für eine Museumsnutzung gibt es keine Normen bezüglich einer empfohlenen Mindesttagesbelichtung. Über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht kann der Raum im Lokschuppen für die Museumsnutzung ausreichend belichtet werden.

Für die Simulation in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurden im Lokschuppen zwei Testräume mit einer W- und einer SW-Ausrichtung gewählt. Bei beiden Räumen wird im Bestand bei Untersuchung der Belichtungssituation die Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 nicht erreicht. Bei Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘, bzw. beim Bau von Turm 6 wird die Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 ebenfalls nicht erreicht. Die Tagesbelichtung verschlechtert sich nur unwesentlich. Die Nutzungsmöglichkeit wird durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht eingeschränkt.

Umnutzungsmöglichkeit des Lokschuppens:

Der Lokschuppen ist als erhaltenes Bauteil des ehemaligen Anhalter Bahnhofs ein wichtiges Ausstellungsstück des Technikmuseums und gleichzeitig Ausstellungsraum. Ein Konzept für

eine Nutzungsänderung ist nicht bekannt. Der Grundriss zeigt außerdem, dass eine Umnutzung in Wohn- oder Gewerbenutzung, beispielsweise für Büros (z.B. für die Museumsverwaltung) aufgrund der großen Raamtiefen und der Stützenstellungen an der Westseite fraglich ist.

Da es sich bei den Räumen des DTM nach Wissen des Gutachtenden nicht um Aufenthaltsräume handelt, kommen die Tageslichtnormen nicht zu Anwendung. Im Falle einer eventuellen Umnutzung müsste für Aufenthaltsräume im Hinblick auf natürliches Licht optimiert werden.

Bewertung

Zusammengefasst hat der Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bzw. insbesondere die Realisierung von Turm 6 nur unwesentliche Auswirkungen auf die Bestandsnutzung. Eine Umnutzung der Räumlichkeiten ist eher unwahrscheinlich, insofern als die Gebäude unter Denkmalschutz stehen und sich im Außenbereich befinden, in dem gemäß § 35 BauGB nur privilegierte Vorhaben genehmigungsfähig sind; eine Neubebauung zu Museumszwecken gehört nicht dazu. Sollte ein Belichtungsnachweis erforderlich werden, so kann im Baugenehmigungsverfahren eine umfassende Prüfung erfolgen. Sollten bei einer Umnutzung die Empfehlungen für eine ausreichende Tagesbelichtung nicht erreicht werden, können über eine ergänzende Beleuchtung mit Kunstlicht und anderen Maßnahmen gesunde Arbeitsverhältnisse geschaffen werden.

Dabei sind auch die Technischen Regeln für Arbeitsstätten zum Thema Beleuchtung (ASR A3.4) zu beachten.

Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist auch zu berücksichtigen, dass der Grundstücksteil am Nachmittag verschattet wird und das Technikmuseum von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr und am Wochenende um 18.00 Uhr schließt.

Ausreichende Belüftung

Der Sockelbau mit dem darüber aufragenden Turm 6 (MK 6) steht 4 m von der Grundstücksgrenze entfernt. Insgesamt beträgt der Mindestabstand zwischen Turm 6 und dem südlichen Lokschuppen ca. 50 m. Durch den großen Abstand ist eine ausreichende Belüftung gegeben.

Sozialabstand

Auf dem Grundstück der 'Urbanen Mitte Süd' wird eine Büronutzung dominieren. Der südliche Lokschuppen wird für Ausstellungszwecke genutzt und könnte theoretisch auch für Verwaltungszwecke genutzt werden. Auf beiden Grundstücken kann eine Wohnnutzung ausgeschlossen werden. Es wird sich vor allem um temporäre Nutzungen am Tag handeln. Während der Sozialabstand im Zusammenhang mit einer Wohnnutzung durchaus von Bedeutung ist, spielt er bei einer gewerblichen Nutzung eine untergeordnete Rolle. Bei einem Abstand von ca. 50 m zwischen den Gebäuden sind die Belange gewahrt.

Wertminderung des Grundstücks

Durch die fiktive Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde die Bestandsnutzung nicht eingeschränkt werden; eine zukünftige Umnutzung des südlichen Lokschuppens erscheint aufgrund baulicher Gegebenheiten, Denkmalschutz und Lage im Außenbereich als sehr unwahrscheinlich. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse. Aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

In der Gesamtbetrachtung kommt es zu keiner erkennbaren Wertminderung des Nachbargrundstücks.

3.5.10.7 Nachbarschaftliches Verhältnis

Nachbarschaftsvereinbarung | Zustimmung des Nachbarn

Am 15.07.2019 wurde die „Nachbarschaftsvereinbarung Trebbiner Straße“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und dem Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH geschlossen. Die Nachbarschaftsvereinbarung beinhaltet vor allem die Regelungen zum Anschluss des Projektgebiets der 'Urbanen Mitte' an die öffentliche Trebbiner Straße. Dazu ist ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht über das landeseigene Grundstück erforderlich. Die Planung zum Bau der verlängerten Trebbiner Straße (privat) und der Gestaltung der Schnittstelle entlang des Museumsgrundstücks wurde in der ersten Jahreshälfte 2018 unter umfassender Beteiligung von Vertretern des Deutschen Technikmuseums erstellt. Die Forderungen des Technikmuseums und der BIM Berliner Immobilienmanagement wurden alle erfüllt und sind in den Vertrag aufgenommen worden.

Bestandteil dieser Nachbarschaftsvereinbarung ist auch die Zustimmung des Landes Berlin zur Lage von fiktiven Abstandsflächen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf ihrem Grundstück (vgl. Kapitel A III 3.16.2 „Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“).

Hinweis: Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit 12/2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l.

3.5.10.8 Abwägungsergebnis zur Verkürzung der Abstandsflächen

Die Belange der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ und des Deutschen Technikmuseums sowie öffentliche Belange wurden gegeneinander abgewogen. Es ist im öffentlichen Interesse, an diesem Standort ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter, das neue Teilquartier ‚Urbane Mitte Süd‘, städtebaulich zu entwickeln und dazu das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs umzusetzen. Ein wichtiges Element des städtebaulichen Konzepts ist auch der Bau von Turm 6, der bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Abstandsflächen auf das Museumsgrundstück werfen würde.

Die Bewertung einer fiktiven Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln hat gezeigt, dass weder die Bestandsnutzung noch eine Umnutzungsmöglichkeit des Lokschuppens eingeschränkt werden. Die Auswirkungen auf die Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts führen zu keiner Beeinträchtigung potenzieller gesunder Arbeitsverhältnisse.

Wie schon im Kapitel „Abstandsflächen fallen auf andere Grundstücke“ auf S. 170 ausgeführt, ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Daraus ergeben sich geringere Abstandsflächen, so dass keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke fallen. Damit ist auch keine Eintragung einer Baulast erforderlich.

Die Abwägung lässt keine Gründe erkennen, die gegen ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen sprechen würden. Das Abwägungsergebnis wird durch die Zustimmung des Nachbarn (des Landes Berlin, vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement in Abstimmung mit dem Deutschen Technikmuseum) zur Lage von fiktiven Abstandsflächen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums gestützt.

3.5.11 Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa)

Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) liegen bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln außerdem fiktive Regel-Abstandsflächen auf dem Grundstück im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Betroffen wäre ein ca. 20 m² großer Bereich im Südosten des Grundstücks (vgl. Anlage 1 Abstandsflächenpläne).

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) befindet sich ebenfalls im Eigentum der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. Westlich von der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist keine weitere Bebauung vorgesehen und auch nicht möglich. Hier liegt zum einen der Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn und zum anderen verläuft in N-S-Richtung der Radfernweg. Für eine Bebauung stehen in diesem Bereich keine Flächen zur Verfügung. Es besteht damit kein Erfordernis, hier gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu prüfen.

Zur eindeutigen rechtlichen Klärung hat die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gestattet, dass Abstandsflächen der Nachbarbebauung auf ihrem Grundstück liegen. Die Gestattungsvereinbarung liegt dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor.

3.5.12 Ausdrückliche Festsetzung

Die Abwägung hat ergeben, dass im Plangebiet trotz geringerer Abstandsflächen gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben. Die Belange der Nachbar*innen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln von einer Abstandsflächenflächenüberschreitung auf ihrem Grundstück betroffen wären, wurden gesondert abgewogen. Auch hier werden gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Die geringeren Abstandsflächen werden durch die zeichnerische erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit der Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen als Höchstmaß (Oberkannte über NHN) zulässig. Denn dabei handelt es sich um eine "ausdrückliche Festsetzung" im Sinne von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln. Darin heißt es:

"Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden."

3.6 Flächen für Nebenanlagen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO gelten untergeordnete bauliche Anlagen und Einrichtungen, die dem Nutzungszweck der in den Baugebieten gelegenen Grundstücke bzw. des Baugebietes selbst dienen, sowie technische Anlagen zur Ver- und Entsorgung des jeweiligen Baugebiets.

Die nicht überbaubaren Flächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sollen als zusammenhängender Stadtraum der ‚Urbanen Mitte‘ gestaltet werden und dienen als Aufenthalts-, Kommunikations- und Bewegungsfläche. Aufgrund der angestrebten städtebaulichen Dichte hat diese (private und öffentliche) Nutzung der wenigen Freiflächen Vorrang vor untergeordneten baulichen oder technischen Anlagen. Durch eine ausnahmsweise Zulässigkeit soll geregelt werden, dass erforderliche Nebenanlagen im Einzelfall realisiert werden können, die nicht

überbaubaren Grundstücksflächen aber vor allem nicht baulichen Nutzungen vorbehalten sein sollen. Zu Nebenanlagen gemäß § 14 BauNVO zählen auch Grundstückseinfriedungen. Grundstückseinfriedungen, die nicht bereits von der textlichen Festsetzung 4.2 explizit erfasst werden, sind demnach nur ausnahmsweise zulässig und dürfen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Belangen nicht entgegenstehen.

Zur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Nebenanlagen auf Flächen über dem S-Bahntunnel ist zusätzlich nachzuweisen, dass die Nebenanlagen einen horizontalen Abstand von 1,0 m zum S-Bahntunnel inklusive Verbau einhalten (vgl. Kapitel A III 3.4.1.3 „Erforderliche Abstände der Neubebauung vom S-Bahntunnel“), die Zugänglichkeit des S-Bahntunnels für die Deutsche Bahn erhalten wird und von den Nebenanlagen keine Auswirkungen auf den S-Bahntunnel zu erwarten sind. Die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels wurde bereits in einem Gutachten nachgewiesen (vgl. Kapitel A III 3.15.1.5 „Nachweis der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels für die geplante Nutzungsüberlagerung“).

Textliche Festsetzung 4.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO

Grundstückseinfriedungen

Bei der Gestaltung der 'Urbanen Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) sind auch öffentliche Belange zu berücksichtigen. So hat das Quartier zum einen eine wichtige Scharnierfunktion zwischen dem West- und Ostpark, zum anderen liegen hier ein U- und (später auch) ein S-Bahnhof mit den entsprechenden Zugängen. Es ist ein städtebauliches Ziel, die unbebauten Flächen in den Plangebieten beider Bebauungspläne als zusammenhängenden offenen Stadtraum zu gestalten und weitgehend für die Allgemeinheit zugänglich zu machen.

Gerade nach einer möglichen Realteilung könnten einzelne Grundstücke durch Zäune abgegrenzt werden, was diesem städtebaulichen Ziel widersprechen würde. Daher sollen Grundstückseinfriedungen innerhalb des Quartiers zwischen den Kerngebieten und im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa ausgeschlossen werden und sind im Übrigen nur ausnahmsweise zulässig. Eine Einfriedung zu Nachbargrundstücken außerhalb der 'Urbanen Mitte' ist bei Bedarf zulässig. Zur Gewährleistung der Sicherheitsbelange des Deutschen Technikmuseums ist die Einfriedung entlang dessen Grundstücksgrenze bereits in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und dem Land Berlin geregelt.

Textliche Festsetzung 4.2:

Zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie entlang der Linie zwischen den Punkten a-b-c-d-e sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 BauNVO

3.7 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

In Berlin gibt es keine Stellplatzverordnung, d.h. es gibt keine Verpflichtung zum Nachweis privater Stellplätze. Projektbezogen gibt es in der 'Urbanen Mitte' aber durchaus einen Bedarf an Stellplätzen. Bei der Planung zu berücksichtigen sind außerdem die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Ab-

stellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021.

3.7.1 Kerngebiete MK 6 und MK 7

3.7.1.1 Stellplätze

Pkw-Stellplatzbedarf

Im Verkehrsgutachten¹⁵ wird der Pkw-Stellplatzbedarf ermittelt. Die Abschätzung des zukünftigen Stellplatzbedarfs für Pkw basiert auf dem zusätzlich zu erwartenden Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der tageszeitlichen Verteilung des Quell- und Zielverkehrs. Im Allgemeinen werden Kundenstellplätze wesentlich häufiger frequentiert als die Stellplätze für die Beschäftigten. Gemäß Verkehrsgutachten wird der höchste Stellplatzbedarf am späten Vormittag (11-12 Uhr) erreicht.

Im Verkehrsgutachten wird zunächst der Bedarf für die gesamte 'Urbane Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) ermittelt und davon anteilig der Bedarf für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgeleitet.

	'Urbane Mitte' gesamt 100% Anzahl Stpl.	Bebauungsplan VI-140cab 20% Anzahl Stpl.
Kunden- und Besucherverkehr	146	29
Beschäftigtenverkehr	427	85
Gesamt	573	114

Tabelle 38: Bedarf an Pkw-Stellplätzen

Unter Berücksichtigung, dass etwa 20% (Anteil an der gesamten Geschossfläche) des Verkehrs über das südliche Plangebiet erschlossen wird, ergibt sich für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 ein Gesamtbedarf von ca. 115 Pkw-Stellplätzen.

Es ist ein städtebauliches Ziel, die 'Urbane Mitte' zu einem nachhaltigen urbanen Stadtquartier zu entwickeln, hier ist kein Einkaufszentrum geplant. Bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs wird von daher ebenso von einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten ausgegangen, das nicht vorrangig auf eine Pkw-Nutzung ausgerichtet ist. Im Verkehrsgutachten wird ein Stellplatzbedarf von ca. 115 Pkw-Stellplätzen ermittelt, aber ergänzend darauf hingewiesen, warum der Stellplatzbedarf voraussichtlich nicht in dem dargestellten Umfang entstehen wird:

- Durch die Anbindung an den ÖPNV-Knotenpunkt U-Bahnhof „Gleisdreieck“ kann davon ausgegangen werden, dass zukünftig eine (leicht steigende) Verlagerung vom MIV auf den ÖPNV stattfinden wird. Dieser Umstand ergibt sich insbesondere vor dem Hintergrund des geplanten Baus der S-Bahnstrecke S 21.
- Aufgrund der dichten, geschlossenen Entwicklung des Geländes bzw. räumlichen Nähe der Nutzungen sowie des geplanten Nutzungsmixes besteht ein hoher Verbundeffekt zwischen den Kerngebieten bzw. Nutzungen. Dieser Effekt wird über dem bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs angesetzten Orientierungswert liegen, der das Nutzungs- und Betriebskonzept nicht (oder nur teilweise) berücksichtigt.
- Die Verknüpfung des ÖPNV-Knotenpunkts mit der ‚Urbanen Mitte‘ (Nord und Süd) auf einem vergleichsweise kompakten Gelände begünstigt einen hohen Anteil an (fußläufigen) Kunden bzw. Besuchendenverkehr, deren Wege ausschließlich innerhalb des Plangebiets verbleiben (Binnenwege). Ein großer Teil der Besucher wird also aus dem ÖPNV generiert. Ähnliche Situationen können am Potsdamer Platz, am Alexanderplatz oder am S-Bahnhof Friedrichstraße beobachtet werden.
- Grundsätzlich wird durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ eine nachhaltige, autoarme Quartiersentwicklung verfolgt. Das bedeutet auch, dass mithilfe des Stellplatzangebots das

¹⁵ Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd", Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

Verkehrsaufkommen geregelt bzw. zusätzlicher Pkw-Verkehr reduziert werden kann. Das heißt, dass sich durch eine Kapazitätsbegrenzung auch ein Verdrängungseffekt (Verlagerung des Verkehrs auf andere Modi) einstellen wird.

Bedarfsdeckung / Stellplätze in Tiefgaragen

Wie schon dargestellt, sollen die nicht überbaubaren Flächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 als hochwertiger und zusammenhängender Stadtraum ausgebildet werden. Das Quartier soll - bis auf erforderliche Fahrten für die Ver- und Entsorgung - weitestgehend autofrei gestaltet werden. Der Stellplatzbedarf soll unterirdisch in einer baufeldübergreifenden Tiefgarage (der städtebauliche Entwurf sieht zwei Untergeschosse vor) gedeckt werden. Das gilt auch für die erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende. Fahrradstellplätze sollen sowohl oberirdisch als auch in den Untergeschossen angeboten werden.

In der Tiefgarage, die die Kerngebiete MK 6 und MK 7 unterbaut, können auf den im städtebaulichen Konzept vorgesehenen, aber nicht festgesetzten, zwei Tiefgaragenebenen ca. 135 Pkw-Stellplätze untergebracht werden. Das übersteigt den ermittelten Bedarf im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ um ca. 20 Stellplätze. Ziel ist es, so viele Stellplätze wie erforderlich in den Tiefgaragenebenen nachzuweisen und die übrigen Flächen für weitere Nutzungen, wie z.B. Anlagen für die technische Gebäudeausrüstung, Lagerräume sowie Sanitärräume, zu nutzen.

Im Verkehrsgutachten in Kombination mit dem städtebaulichen Konzept wird damit nachgewiesen, dass die erforderliche Anzahl von Stellplätzen im Plangebiet, d.h. in der Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7, untergebracht werden kann. Insoweit erweist sich eine Festsetzung von Flächen für Stellplätze oder Garagen als entbehrlich.

Zur Sicherung, dass der Stellplatzbedarf nicht oberirdisch, sondern nur unterirdisch in einer Tiefgarage gedeckt wird, wird festgesetzt, dass auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen -mit Ausnahme von Tiefgaragen- unzulässig sind. Tiefgaragen sind damit sowohl auf den überbaubaren als auch den nicht überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Die Regelung erfolgt in der textlichen Festsetzung 5.1:

Textliche Festsetzung 5.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 BauNVO

Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende

Die Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021 enthalten Richtzahlen zur Ermittlung der erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende. Die Zahl der Stellplätze wird anhand der tatsächlichen Nutzungen als Bestandteil des Bauantrags ermittelt. Entsprechend ist der Nachweis dieser Stellplätze ebenso Bestandteil des Bauantrags.

Zur Lage der Stellplätze heißt es in § 49 Abs. 1 Satz 4 BauO Bln: "Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück

hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist." Für das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘ soll die Verlagerung des Stellplatznachweises auf ein Grundstück außerhalb des Plangebietes ausgeschlossen und gesichert werden, dass erforderliche Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende auf dem eigentlichen Baugrundstück hergestellt werden.

Da für eine Festsetzung die Rechtsgrundlage fehlt, erfolgt die Regelung im Städtebaulichen Vertrag.

3.7.1.2 Tiefgaragenzufahrt

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Errichtung einer gemeinsamen Tiefgarage vorgesehen, die über die verlängerte Trebbiner Straße (privat) an das öffentliche Straßennetz angebunden werden soll. Der Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße erfolgt über eine Gehwegüberfahrt, die Tiefgaragenein- und -ausfahrt soll in Verlängerung der Privatstraße an der Nordfassade von Turm 6 (MK 6) liegen. Um die Freiflächen in den Kerngebieten -auch zur Vermeidung von Kollisionen- möglichst autofrei zu gestalten, soll der Zielverkehr auf kürzestem Weg in die Tiefgarage geleitet werden.

3.7.1.3 Fahrradabstellplätze / -anlagen

Im Plangebiet sind im Baugenehmigungsverfahren für die Neubauten private Fahrradabstellplätze nachzuweisen.

Private Fahrradabstellanlagen

In den Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 16. Juni 2021 wird geregelt, wie viele Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung.

Im Verkehrsgutachten¹⁶ wurde der Stellplatzbedarf anhand der in den AV Stellplätze von 2020 in der Anlage 2 aufgeführten Richtzahlen sowie auf Grundlage der aktuellen Flächen- und Nutzungsverteilung je Kerngebiet (gemäß Masterplanung) abgeschätzt. Grundsätzlich sind in den aktuellen AV Stellplätzen von 2021 gegenüber den AV Stellplätzen von 2020 bei den überwiegenden Nutzungsarten die zur Bedarfsermittlung angegebenen Richtzahlen für Abstellplätze für Fahrräder (Anzahl Stellplätze pro Fläche) gleichgeblieben. Allerdings wurde der Flächenbezug geändert, statt der Brutto-Grundfläche ist nun die Wohnfläche bzw. die Nutzungsfläche die relevante Bezugsgröße der Richtzahlen. Der Verkehrsgutachtende hat in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens vom 03.08.2021 eine gesonderte Bedarfsermittlung für Abstellplätze für Fahrräder auf Grundlage der AV Stellplätze von 2021 mit folgendem Ergebnis durchgeführt:

- Die Nutzungsfläche wird vereinfacht durch die Formel ‚Geschossfläche x 75 %‘ ermittelt. Die Bezugsgröße für die Richtzahlen wird damit deutlich kleiner.
- Damit reduziert sich auch die nachzuweisende Stellplatzanzahl für Fahrräder. Insgesamt sind nach den AV Stellplätze von 2021 in der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ 436 (statt zuvor 575) Fahrrad-Stellplätze nachzuweisen, davon 103 (statt 137) im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab ‚Urbane Mitte Süd‘.

Im Ergebnis ergibt sich folgender Bedarf:

‚Urbane Mitte‘ gesamt	Bebauungsplan VI-140cab
-----------------------	-------------------------

¹⁶ Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd", Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

	Anzahl Stpl.	Anzahl Stpl.
Bedarf private Fahrradstellplätze	436	103
Berücksichtigung eines Verbundeffekts von 30%	305	72

Tabelle 39: Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen gemäß den AV Stellplätze von 2021

Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes.

Im Verkehrsgutachten wird darauf hingewiesen, dass die AV Stellplätze von 2020 keine Verbundeffekte durch die räumliche Nähe einzelner Nutzungen untereinander berücksichtigt. Demgegenüber ist aber die Radstrategie des Landes Berlin zu beachten, die eine Erhöhung des Radverkehrsanteils anstrebt. Die Erfahrungen und Mobilitätsstudien zeigen, dass das Aufkommen im Radverkehr zunimmt. Dies trifft insbesondere für den innerstädtischen Bereich und den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu. Es ist also davon auszugehen, dass der Stellplatzbedarf wiederum ansteigen wird. Daher wird ein Verbundeffekt von nur 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung eines Verbundeffektes von 30 % reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72.

Die AV Stellplätze sollen die Bauordnung ergänzen. Gleichzeitig handelt es sich aber nur um eine Verwaltungsvorschrift, die nicht über dem Gesetz steht. Es gilt die Berliner Bauordnung, in der es in § 49 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln heißt: „Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, sind Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen.“ Die „ausreichende Anzahl“ wird in der AV Stellplätze konkretisiert. Aus Sicht des Verkehrsgutachtenden bestehen Wertungsspielräume zur „ausreichenden Anzahl“. Für die ‚Urbane Mitte‘ wird ein Verbundeffekt von 30 % als belastbare Annahme angesehen. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens.

Unter 2.4 h) der AV Stellplätze von 2021 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparkende (z.B. für Mitarbeitende der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Überschlägig sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 gemeinsam ca. 36 Fahrradstellplätze in Abstellräumen unterzubringen. Anlagen für Kurzzeitparkende wie die Kundschaft der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradstellplätzen im Plangebiet nachgewiesen werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung erscheint eine Festsetzung entbehrlich.

3.8 Verkehrsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

3.8.1 Private Straßenverkehrsfläche - verlängerte Trebbiner Straße

Im Plangebiet soll die Verlängerung der Trebbiner Straße als private Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Über diese Straße werden insbesondere die Kerngebiete MK 6 und MK 7

erschlossen. Gleichzeitig ist die verlängerte Trebbiner Straße Bestandteil des Konzepts zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten für den Fernbahntunnel (vgl. Anlage 2 zur Begründung).

3.8.1.1 Erschließungsfunktion

Die verlängerte Trebbiner Straße übernimmt folgende Erschließungsfunktionen:

- Pkw-Verkehr zu und von der geplanten Tiefgarage unter MK 6 und MK 7
- Wirtschaftsverkehr bzw. Ver- und Entsorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7
- Rettungs- und Einsatzfahrzeuge / Feuerwehruzufahrt zu den Kerngebieten MK 6 und MK 7
- Fuß- und Radverkehr der Kerngebiete MK 6 und MK 7
- Erschließung des Deutschen Technikmuseums: Parkplatz im Norden und Erschließung des ehem. Bahnwärterhäuschen (Anlieger, Ver- und Entsorgung, Feuerwehr)
- Erschließung der STATION Berlin: Feuerwehrumfahrung / östliche Notausgänge und im begrenzten Umfang Anlieferung des südlichen Hallenteils (Halle 8)
- Öffentlicher Fuß- und Radverkehr als neue Anbindung zu den umliegenden, bereits bestehenden Nutzungen der Park- und Freizeitanlagen. Mit der Entwicklung der 'Urbanen Mitte' und auch des Umfelds wird ein zunehmender Fuß- und Radverkehr auf dieser Verbindung erwartet.
- Rettungs- und Einsatzfahrzeuge für den Evakuierungsfall der Tunnelanlagen der Deutschen Bahn (Gewährleistung des Zweirichtungsverkehrs bzw. des Begegnungsfalls) – dazu ist eine Sicherung über eine Planfeststellung sowie eine Dienstbarkeit erforderlich

3.8.1.2 Baulast Trebbiner Straße

Die Straßenverkehrsfläche erstreckt sich über zwei Grundstücke. Das nördliche Grundstück, das Flurstück 3504, befindet sich im Sondereigentum des Landes Berlin. Die Erschließung des Plangebiets erfolgt über dieses Grundstück. Am 04.04.2022 wurden zur Sicherung der öffentlichen Erschließung folgende Baulasten zugunsten des Grundstücks der Projektträgerin eingetragen:

Die belastete Fläche steht jederzeit und uneingeschränkt

- als Zugang und Zufahrt
- zur Verlegung, Unterhaltung und Erneuerung der Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Hausanschluss- und Revisionsschächten
- als Zufahrt und Zugang für die Feuerwehr

zur Verfügung.

Werktägliches Verkehrsaufkommen

Im Verkehrsgutachten¹⁷ wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen im Modal Split ermittelt. Das Aufkommen ergibt sich aus dem Ansatz, dass rund 20 % des Verkehrs der gesamten 'Urbanen Mitte' (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab) durch die Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 erzeugt werden.

Damit ergeben sich rechnerisch:

- für den Kfz-Verkehr: $4.190 \times 20 \% = 840$ Kfz-Fahrten/Tag
- für den ÖPNV: $7.940 \times 20 \% = 1.590$ ÖPNV-Fahrten/Tag

¹⁷ Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd", Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

- für den Radverkehr: $5.480 \times 20 \% = 1.100$ Rad-Fahrten/Tag

Für das Plangebiet ergibt sich für die Spitzenstunde am Vormittag ein Verkehrsaufkommen von:

- Quellverkehr: $101 \text{ Kfz-Fahrten/h} \times 20 \% = 20 \text{ Kfz-Fahrten/h}$ und
- Zielverkehr: $231 \text{ Kfz-Fahrten/h} \times 20 \% = 46 \text{ Kfz-Fahrten/h}$.

Für die Spitzenstunde am Nachmittag ergibt sich ein Verkehrsaufkommen von:

- Quellverkehr: $168 \text{ Kfz-Fahrten/h} \times 20 \% = 34 \text{ Kfz-Fahrten/h}$ und
- Zielverkehr: $108 \text{ Kfz-Fahrten/h} \times 20 \% = 22 \text{ Kfz-Fahrten/h}$.

Danach wird das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag bei rund 66 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag bei rund 56 Kfz-Fahrten/h liegen. Das entspricht in der Spitzenstunde einem Fahrzeug pro Minute. In den übrigen Tageszeiträumen wird das Aufkommen deutlich geringer sein.

Diese Zahlen entsprechen dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen auf der öffentlichen Trebbiner Straße, über die das Plangebiet erschlossen wird.

3.8.1.3 Straßenprofil

Das Straßenprofil beinhaltet von Westen nach Osten einen 2,5 m breiten Gehweg, eine 6,0 m breite Fahrbahn, einen 0,25 m breiten Bord bzw. -bei ausreichender Breite- eine Mulde zur Niederschlagswasserversickerung.

Die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den fließenden Kfz-Verkehr ist vorgesehen, um den Begegnungsfall Pkw-Lkw zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die 6,0 m Breite erforderlich, um hier die noch planfestzustellende Zu- und Abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd zu integrieren, für die der Begegnungsfall Feuerwehr-Feuerwehr zu gewährleisten ist.

Der zu erwartende Radverkehr wird gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit Blick auf das zu erwartende, eher geringe Verkehrsaufkommen wird damit ausreichend Bewegungs- und Sicherheitsraum für die gleichzeitige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs sichergestellt.

Die Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße erfolgt über eine Gehwegüberfahrt.

Der Verkehrsanschluss erscheint aus planerischer Sicht ausreichend bemessen.

3.8.1.4 Niederschlagswasser

Das auf der Straße anfallende Niederschlagswasser soll -soweit möglich- in einem östlich an die Fahrbahn anschließenden Mulden-Rigolen-System versickert werden. Das ist in der Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 1,5 m berücksichtigt. Damit ist in der Regel ausreichend Fläche vorhanden, um die Entwässerung über das Muldensystem vorzunehmen.

Im nördlichen Bereich der Straße ist aufgrund vorhandener baulicher Anlagen (bestehendes Gebäude, Mauerwerk, vorhandene Straßenabläufe) kein Raum für Versickerungsanlagen. Hier muss das Niederschlagswasser in ein Kanalsystem geleitet werden, entweder in das vorhandene oder ein neu zu bauendes. Über Auffang- und Pumpensysteme könnte das Niederschlagswasser aus dem nördlichen Bereich ggf. auch in die Versickerungsanlagen im Süden geleitet werden.

Das konkrete Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung wird in einer späteren Planungsphase entwickelt und kann leicht variieren.

3.8.1.5 Einteilung der Straße

In der privaten Straßenverkehrsfläche wird keine Einteilung der Straße festgesetzt. Damit wird in der verlängerten Trebbiner Straße die erforderliche Flexibilität für die Erstaussführung und für Umbauten als Reaktion auf geänderte verkehrliche / technische Anforderungen gesichert. In der Planzeichnung ist ein Hinweis aufzunehmen, dass die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzung ist (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

3.8.2 Innere Erschließung

Zur inneren Erschließung des Plangebiets sind - bis auf die verlängerte Trebbiner Straße - keine weiteren Straßen vorgesehen. Die integrierte innerstädtische Lage des Plangebiets und die Nähe zu dem wichtigen Umsteigebahnhof für den öffentlichen Personennahverkehr (U- und zukünftiger S-Bahnhof Gleisdreieck) schaffen die Grundlagen für ein autofreies Gebiet.

Der überwiegende Anteil der Verkehre, die durch die Nutzung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 erzeugt werden, wird auf der Privatstraße gebündelt abgewickelt und in die Tiefgarage geleitet. Oberirdisch werden die Kerngebiete lediglich durch Radfahrende und zu Fuß Gehende erschlossen, die über die platzartig gestalteten Freiflächen uneingeschränkt die Gebäudeeingänge erreichen können.

Das Erschließungserfordernis des Deutschen Technikmuseums beschränkt sich auf den nördlichen Bereich der Privatstraße. Auch für die STATION Berlin ist zur Erschließung der südlichen Halle 8 die Privatstraße ausreichend.

Zur Sicherung der öffentlichen Durchwegungsmöglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende sollen in Verlängerung der Privatstraße bis zum öffentlichen Radfernweg Geh- und Radfahrrechte für die Allgemeinheit festgesetzt werden.

3.8.2.1 Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Abfallentsorgung)

Die Ver- und Entsorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll ebenso über die verlängerte Trebbiner Straße erfolgen.

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der 'Urbanen Mitte' möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Zur gezielten Lenkung des Ver- und Entsorgungsverkehrs wurde ein Logistikkonzept¹⁸ erstellt. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver- / Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK 6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

Versorgung

Die Versorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll konventionell durch den Lieferanten direkt an die Mieter erfolgen. Der Anlieferverkehr wird von der öffentlichen Trebbiner Straße kommend über die verlängerte Trebbiner Straße zu den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet. Die Rückfahrt erfolgt über dieselbe Fahrroute.

Gemäß Ver- und Entsorgungskonzept sollen für den Anlieferverkehr nordwestlich von Turm 6 eine Wendezone und ein Anlieferplatz eingerichtet werden. Von hier sind die Treppenhäuser der Gebäude in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf kurzem Weg zu erreichen. Wegen des geringen Fahrzeugaufkommens ist der Anlieferplatz für ein Lieferfahrzeug dimensioniert (Entladezeit durchschnittlich 30 min). Bei einer gleichzeitigen Zufahrt eines zweiten Fahrzeuges

¹⁸ Logistikkonzept Ver- und Entsorgung; Logistik und Management Beratungsgesellschaft LMBG, 03.04.2019

steht weiterer Platz im Wendekreis hinter dem ersten zur Verfügung, ohne dass die Rettungswege behindert werden. Die Entladung der Lieferfahrzeuge soll ebenerdig über die jeweils lieferfahrzeugeigene Ladebordwand erfolgen.

Es werden täglich in der Kernzeit von 06.00 bis 14.00 Uhr durchschnittlich ca. 20 Fahrzeuge erwartet. Dies entspricht ca. 2,5 Fahrzeugen/h. Sie stellen keine zusätzliche Belastung für die Trebbiner Straße dar.

Entsorgung

Gemäß Ver- und Entsorgungskonzept sollen Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7) jeweils einen eigenen Abfallraum im Untergeschoss erhalten, in den der Mietende entsorgt. Der Dienstleistende soll am Entleerungstag für den Transport der Müllbehälter von den Abfallräumen zu der zentralen Abstellfläche an der verlängerten Trebbiner Straße zuständig sein. Am Tag der Entleerung sollen die Müllbehälter durch den Dienstleistenden mittels Schleppzug über die Tiefgaragenzufahrt auf die Erdgeschossenebene zu der zentralen Abstellfläche befördert werden. Die zentrale Abstellfläche für die Müllbehälter ist unweit der Tiefgaragenausfahrt auf der Westseite der verlängerten Trebbiner Straße vorgesehen.

Das Abfallsammelfahrzeug soll vor der nordwestlichen Fassade von Turm 6 (MK 6) wenden und stellt sich dort zur Entleerung der Müllbehälter auf. Täglich sind ca. 2 Abfallsammelfahrzeuge zu erwarten. Es ist keine Zeitfensterbeschränkung vorgesehen.

Das im Rahmen der Bebauungsplanung erstellte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Eine Festsetzung erscheint im Sinne planerischer Zurückhaltung als entbehrlich. Allerdings werden in den Städtebaulichen Vertrag Regelungen zur Ver- und Entsorgung aufgenommen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, ein Betriebskonzept zur Ver- und Entsorgung entsprechend dem aktuellen Stand der Technik umzusetzen und die erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen zu gewährleisten, um eine ordnungsgemäße öffentliche Ver- und Entsorgung zu ermöglichen.

Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

3.8.2.2 Feuerwehr

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Brandschutznachweis erstellt. In der Schlussbetrachtung heißt es: *„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen.“* Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Die Feuerwehrwege und Aufstellflächen für die Feuerwehr werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

3.8.2.3 Überlagerung unterirdischer gewidmeter Bahnflächen

Durch das Plangebiet verläuft in Abschnitten der S-Bahntunnel für die S1, S2 und S25. Dabei handelt es sich um unterirdische gewidmete Bahnflächen, die nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden.

Der Tunnel unterquert auch den nördlichen Bereich der geplanten Privatstraße, d.h. die unterirdische gewidmete Bahnfläche, die dem Fachplanungsvorbehalt gemäß § 38 BauGB unterliegt, soll oberirdisch mit der Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche überlagert werden, vgl. Kapitel A III 3.15.1 „Planfestgestellte bzw. bahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen“.

3.9 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

3.9.1 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen - Nutzungsrecht

Durch die Festsetzung werden lediglich die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Inanspruchnahme der Flächen geschaffen. Die Flächen werden auch vor widersprechenden Nutzungen geschützt; die Festsetzung hindert die Eigentümerin, das Grundstück in einer Weise zu nutzen, die die Ausübung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts behindern oder unmöglich machen würden. Mit der Festsetzung wird dagegen noch kein Nutzungsrecht für das Begehen, Überfahren sowie das Verlegen und Unterhalten von Leitungen begründet. Das Nutzungsrecht wird im Städtebaulichen Vertrag begründet.

3.9.2 Geh- und Fahrrechte

Im Plangebiet liegen - bis auf die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße - keine weiteren Straßenflächen. Die Privatstraße dient der verkehrlichen Erschließung für die Anlieger der Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, als Zufahrt zur Tiefgarage, für die Ver- und Entsorgung sowie für die Feuerwehr. Gleichzeitig können hier Leitungen für die technische Erschließung der beiden Kerngebiete verlegt werden.

Die Privatstraße soll -zur Bündelung von Verkehren- aber auch noch anderen Nutzenden dienen und gleichzeitig auf diesen bestimmten Kreis von Nutzenden beschränkt werden. Im Bebauungsplan soll das über die Festsetzung von Flächen geregelt werden, die mit Geh- und Fahrrechten zu belasten sind.

Die folgende Tabelle zeigt, mit welchen Rechten zugunsten welcher Nutzenden die Flächen belastet werden sollen.

Nr.	Recht	zugunsten	Ziel
1	Geh- und Radfahrrecht	der Allgemeinheit	Anschluss an den Radfernweg Zugang Gleisdreieckpark Zugang ‚Urbane Mitte‘ Vernetzung
2	Geh- und Fahrrecht	des Deutschen Technik-museums	Erschließung Parkplatz Erschließung ehem. Bahnwärterhaus inkl. Feuerwehrezufahrt

Tabelle 40: Private Trebbiner Straße | geplante Geh- und Fahrrechte

Weitere Nutzende sind nicht vorgesehen. Zur Regelung ist eine Zufahrtskontrolle an der Schnittstelle öffentliche - private Straße vorgesehen, d.h. am Übergang des Wendehammers in die Privatstraße.

Im Bereich der Privatstraße werden also einerseits Duldungspflichten ausgesprochen, andererseits wird die private Eigentumssituation belassen (mit den Pflichten wie Errichtung, Instandhaltung, Verkehrssicherung, Reinhaltung, Winterdienst usw.).

Zu 1 Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit

a) Innerhalb der Privatstraße:

Breite: 2,0 bis 2,5 m Gehweg, Radfahrende auf der Fahrbahn -> gesamte Breite der Privatstraße

b) Von der Privatstraße bis zum Radfernweg:

Breite: 6 m kombinierter Geh- und Radweg, in dem sich verschmälernden Bereich mind. ca. 4,5 m

Da es sich um eine private Grundstücksfläche handelt, ist es ein wichtiges Ziel des Bebauungsplans, die Anforderungen des öffentlichen zu Fuß Gehenden- und Radverkehrs zur Durchquerung des Plangebiets öffentlich-rechtlich zu sichern. Dazu soll über die verlängerte Trebbiner Straße und von dort nach Westen zum Radfernweg (Rad- und Gehweg) eine Fläche festgesetzt werden, die mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten ist. Damit wird eine öffentlich nutzbare Verbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße zum Radfernweg gesichert und darüber auch zum Park am Gleisdreieck. Die Vernetzung für zu Fuß Gehende und Radfahrende wird insgesamt verbessert und die 'Urbane Mitte' in dieses Netz integriert. In der 'Urbanen Mitte' selbst können sich die zu Fuß Gehenden nach dem bisherigen Konzept frei im Stadtraum bewegen.

Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan wird vereinbart, dass die Projektträgerin diese Anlagen im eigenen Namen und für eigene Rechnung herstellt:

a) auf der privaten Verkehrsfläche (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498) eine Fläche für Fußgänger von mind. 2 m, bei Vereinbarkeit mit künftigen Planfeststellungsverfahren (Verlegung Rettungszufahrt DB) von mind. 2,5 m sowie

b) auf der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit den Buchstaben G-H-I-J-K-L-M-N-O-P-Q-R-S-G gekennzeichneten Fläche des Geh- und Radfahrrechts für die Allgemeinheit einen mind. 6 m und in dem sich verschmälernden Bereich mind. ca. 4,5 m breiten Geh- und Radweg mit einem für Fahrräder geringen Rollwiderstand und einer hohen Griffigkeit.

Die Projektträgerin verpflichtet sich, die private Verkehrsfläche und den Geh- und Radweg dauerhaft zu unterhalten und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Projektträgerin obliegen auf ihre Kosten die Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie die Verkehrssicherung für die private Verkehrsfläche und den Geh- und Radweg. Die konkrete Gestaltung ist in einem Straßenentwurfsplan sowie einem Freiflächenplan darzustellen und mit dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg unter angemessener Berücksichtigung der künftigen Belange des Bauvorhabens abzustimmen.

Zu 2 Geh- und Fahrrecht zugunsten des Deutschen Technikmuseums

Breite: gesamte Breite der Privatstraße

Das Deutsche Technikmuseum nutzt den nördlichen Bereich beidseits der verlängerten Trebbiner Straße als Besucherparkplatz sowie das ehemalige unter Denkmalschutz stehende Bahnwärterhaus als Büro- und Verwaltungsgebäude. Die Zuwegung und Zufahrt zu diesen Nutzungen sollen über ein Geh- und Fahrrecht zugunsten des Deutschen Technikmuseums weiterhin gewährleistet werden. Das schließt auch die Feuerwehrezufahrt ein. Dazu soll eine Fläche festgesetzt werden, die mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten des Deutschen Technikmuseums zu belasten ist.

Die Belastung der Flächen mit Geh- und Fahrrechten wird in der folgenden textlichen Festsetzung geregelt:

Textliche Festsetzung 6.1:

Die Fläche A-B-C-D-E-F-G-H-I-J-K-L-M-N-O-P-Q-R-S-T-U-V-W-X-A ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit, die Fläche A-B-C-W-X-A ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

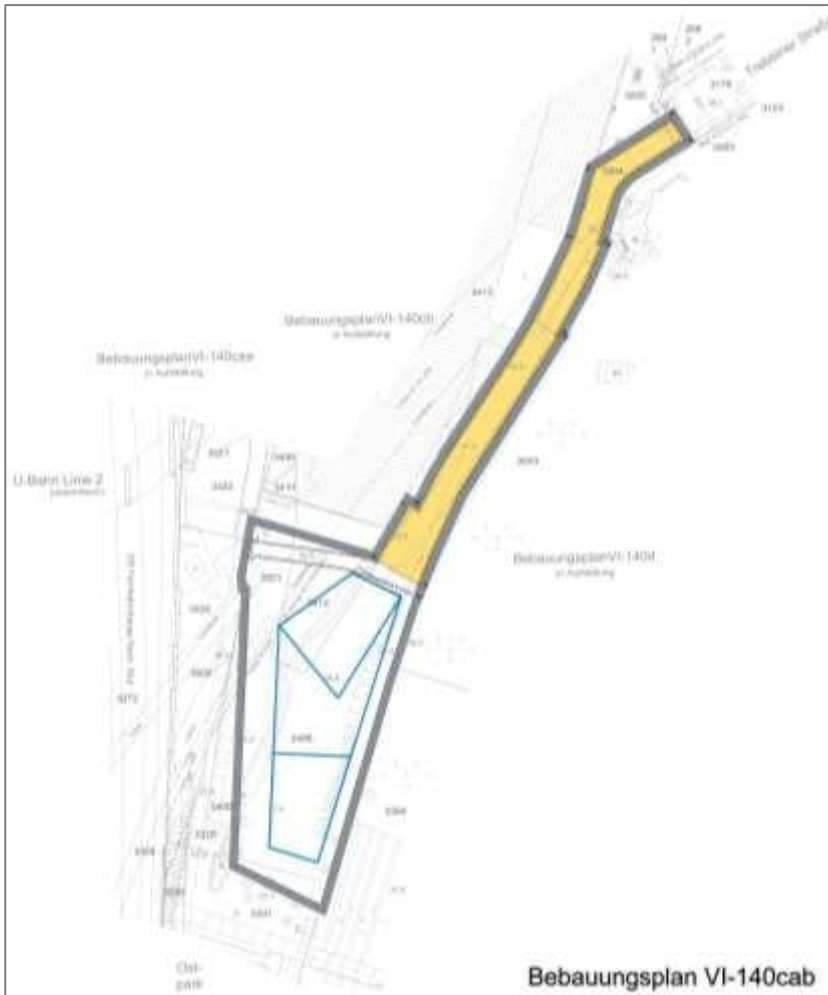


Abbildung 21: Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

3.9.3 Leitungsrechte

Auch wenn für die ‚Urbane Mitte‘ noch kein Konzept für die technische Erschließung vorliegt, ist davon auszugehen, dass an den Leitungsbestand in der öffentlichen Trebbiner Straße angeknüpft wird und die neue Haupteerschließungsstrasse für die Kerngebiete MK 6 und MK 7 in der verlängerten Trebbiner Straße liegen wird. Daher soll festgesetzt werden, dass die Privatstraße mit einem Leitungsrecht für die zuständigen Unternehmensträger zu belasten ist.

Textliche Festsetzung 6.2:

Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

3.9.4 Nutzung von Wegen durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge

Die Benutzung von Wegen durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen ist in anderen Rechtsgrundlagen geregelt, so dass eine Sicherung von Geh- und Fahrrechten zu diesem Zweck im

Bebauungsplan nicht erforderlich ist. Aufgrund ihrer Relevanz soll hier noch auf die Feuerwehrumfahrung der STATION Berlin und die geplante Zu- und Abfahrt zum/vom Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn über die verlängerte Trebbiner Straße eingegangen werden.

3.9.4.1 Feuerwehrumfahrt für die STATION Berlin

Zugunsten der STATION Berlin liegt in den Plangebieten der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine Baulast für Rettungswege (Fluchtwege, Feuerwehruzufahrt). Es handelt sich um eine Feuerwehrumfahrt, die im Bestand von der Schöneberger / Luckenwalder Straße über die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Rettungsplatzzufahrt der Deutschen Bahn zur südlich gelegenen Halle 8 führt, vor Halle 8 auf dem Grundstück der STATION Berlin verläuft und von dort -im Plangebiet des VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ - wieder auf dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' über die verlängerte Trebbiner Straße geführt wird. Auf den Flächen der 'Urbanen Mitte' sind entsprechende Baulasten für die STATION Berlin eingetragen (vgl. Abbildung 4 „Feuerwehruzufahrt STATION Berlin“).

Der Verlauf dieser Feuerwehrumfahrt bleibt im Wesentlichen erhalten, muss jedoch in Teilen an die neuen Wegeführungen angepasst werden. Aufgrund der Überplanung der bestehenden in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Rettungsplatzzufahrt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) soll die Führung der Feuerwehr in Zukunft durch die geplante Hofpromenade erfolgen. Dazu ist eine Änderung der Baulast erforderlich. Im Rahmen einer nachbarrechtlichen Vereinbarung wurde zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG eine entsprechende Regelung getroffen (vgl. Kapitel A III 3.16.3 „Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“). (Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..)

3.9.4.2 Feuerwehruz- und -abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn Breite: 6 m (Fahrbahnbreite) und entsprechende Verbreiterungen im Kurvenbereich für den Begegnungsfall Feuerwehr / Feuerwehr

Zur Realisierung des städtebaulichen Konzepts für die 'Urbane Mitte' im nördlichen Bereich (Bebauungsplan VI-140caa) ist die Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn erforderlich, die für die Rettung im Brand- und Katastrophenfall im Fernbahntunnel erforderlich und planfestgestellt sind. Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn ist der Begründung als Anlage 2 beigelegt.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt die geplante neue Zufahrt zum Rettungsplatz Süd, die über die verlängerte Trebbiner Straße geführt werden soll. Im Bebauungsplan werden die Voraussetzungen geschaffen, um diese neue Rettungsplatzzufahrt über eine Planfeststellung zu sichern. Die Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist jedoch erst zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) erforderlich. Nach Planfeststellung ist die Verfügbarkeit zusätzlich über eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

3.10 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Beschränkung luftverunreinigender Stoffe (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 23a BauGB)

Gemäß Flächennutzungsplan Berlin und Landschaftsprogramm, Programmplan Naturhaushalt/ Umweltschutz liegt das Plangebiet vollständig im Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung. Mit

der Darstellung des Vorranggebiets Luftreinhaltung werden räumliche Prioritäten für die Einschränkung von Emissionen der Verursachergruppen Hausbrand und Industrie gesetzt. Die Darstellung erfolgt auf der Grundlage des § 5 Absatz 2 Nummer 6 BauGB. Erforderliche Maßnahmen sind gemäß AV FNP u.a. durch Festsetzungen in Bebauungsplänen zu treffen.

Sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Ziel ist nicht die Bevorzugung von Erdgas oder Heizöl als Brennstoff gegenüber erneuerbaren Energien bzw. alternativen Formen der Wärmergewinnung, sondern die Einschränkung von Emissionen und der damit verbundenen Feinstaubbelastung. Andere Brennstoffe sind zur Wahrung der Belange der Luftreinhaltung im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) nur zulässig, wenn die Emissionswerte geringer oder höchstens gleichwertig zu denen von Heizöl EL schwefelarm sind. Die Beschränkung dient der Verringerung der Luftschadstoffemission und damit dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Vorsorgegebiet der Luftreinhaltung. Dieses wird durch folgende textliche Festsetzung im Bebauungsplan gesichert:

Textliche Festsetzung 7.1:

Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB

3.11 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) forderte die Deutsche Bahn eine schwingungstechnische Untersuchung. Dieser Forderung wurde nachgekommen und zur Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen eine messtechnische und rechnerische Untersuchung durchgeführt.¹⁹ In ihrer aktuellen Fassung liegen getrennte Gutachten für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vor.

3.11.1 Schwingungstechnische Untersuchung

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und angrenzend liegen Teilabschnitte des S-Bahntunnels der Linien S 1, S 2 und S 25 (vgl. Abbildung 22). In ca. 27 m Entfernung westlich des Plangebiets verlaufen die Fernbahngleise der Deutschen Bahn in Nord-Süd-Richtung.

¹⁹ Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, GuD Consult, 08.11.2021

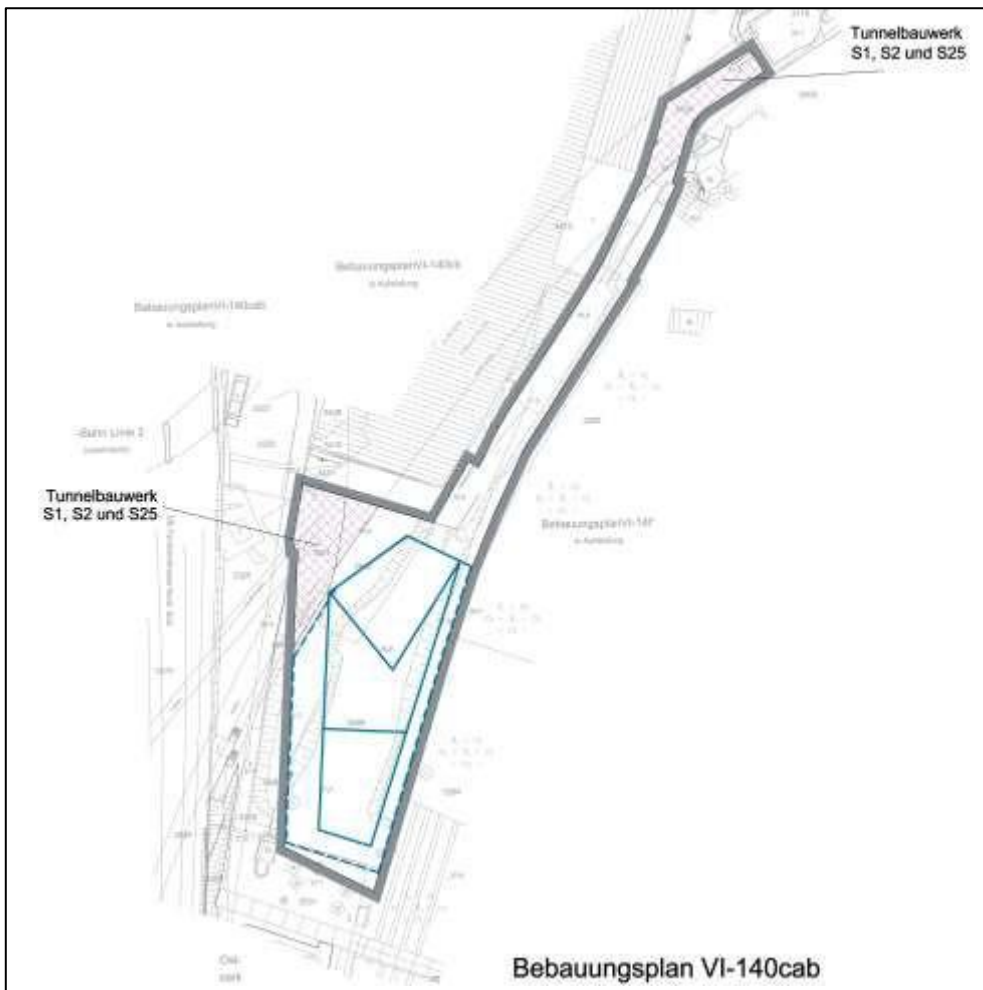


Abbildung 22: Bahnrechtlich gewidmete unterirdische Bahnanlagen / S-Bahntunnel

Ausgehend von Messungen im Baugrund wurde untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können.

Schwingungsmessungen vor Ort zur Erfassung der Erschütterungsanregungen aus dem Bahnverkehr wurden 2016 vorgenommen. Darüber hinaus wurden ergänzende messtechnische Untersuchungen in Bohrlöchern, etwa in geplanter Gründungstiefe, im Laufe der Baugrunderkundungen 2018 durchgeführt. Aus den vor Ort, im Baugrund, bei Bahnvorbeifahrten gemessenen Schwinggeschwindigkeiten wurden Schwingschnelle-Spektren der Anregung ermittelt. Zur Berechnung der Schwingungsübertragung auf die Geschossdecken der Neubauten wurden frequenzabhängige Übertragungsfunktionen nach den Empfehlungen der Deutschen Bahn für die Erschütterungsprognose an Gleisstrecken angesetzt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen liegen Prognosedaten für KB-Werte auf Geschossdeckenfeldern (Beton- bzw. Stahlbetondecken) und für Pegel des sekundären Luftschalls im Rauminneren vor.

Die KB-Werte wurden auf Basis der Anhaltswerte der DIN 4150-2 ("Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") bewertet. Für die Beurteilung der sekundären Luftschallpegel wurden Grenzwerte aus der TA-Lärm, der VDI 2719 und der 24. BImSchV abgeleitet. Die Bewertung der Prognoseergebnisse führt zu folgenden Ergebnissen:

3.11.2 Erschütterungsimmissionen

Sowohl aus dem Regional- und Fernbahnverkehr als auch infolge des S-Bahnverkehrs sind Deckenschwingungen in den geplanten Neubauten zu erwarten, die die Anhaltswerte der DIN 4150-2 ("Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden") für "Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume" in Kerngebieten einhalten.

3.11.3 Sekundärluftschallimmissionen

Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr wurden Überschreitungen der empfohlenen Anhaltswerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Messpunkte bis in ca. 35 m bzw. ca. 45 m Abstand zur Bahntrasse prognostiziert. Die westliche Fassade der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 liegt zwar mindestens 38 m von der Fernbahntrasse entfernt. Es können aber auch hier Sekundärluftschallimmissionen auftreten.

Aus den Registrierungen von S-Bahn-Überfahrten an den Messpunkten bis in ca. 12 m Abstand zu dem Tunnelbauwerk wurden Sekundärluftschallpegel prognostiziert, die ebenfalls oberhalb der empfohlenen Anhaltswerte für die Tag- und Nachtzeit liegen.

3.11.4 Gutachterliche Empfehlung und Festsetzung

Aus gutachterlicher Sicht wird auf Grundlage der Prognoseergebnisse empfohlen, Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr für die Neubauten in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 zu treffen. Insbesondere sind hohe Sekundärluftschallimmissionen aus dem S-Bahnverkehr für die nahe am Tunnel gelegene Bebauung zu erwarten. Es sind Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen für die Neubauten im Plangebiet erforderlich, sowohl für eine Wohn- als auch eine Büronutzung. Die Schwingungsentkopplung erfolgt insbesondere mittels elastischer Elemente und vermindert die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude.

Im Gutachten werden mögliche Maßnahmen ausgeführt. Die konkreten Maßnahmen werden Bestandteil des Baugenehmigungsverfahrens. Es wird empfohlen, eine entsprechende Festsetzung in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Aufgrund dieser gutachterlichen Empfehlung und entsprechend dem Vorsorgeprinzip der Bauleitplanung soll folgende textliche Festsetzung getroffen werden:

Textliche Festsetzung 7.2:

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

3.12 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen **(gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB)**

In den Kerngebieten sollen die nicht überbauten Flächen im Neubaubereich als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen urbanen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Im Rahmen der Gestaltung des Freiraums sollen auch ökologische Standards gesichert werden. Dazu sollen Baumpflanzungen und die Anlage von Pflanzflächen beitragen.

Unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage sind nur wenige Baumpflanzungen möglich. Zum (teilweisen) Ausgleich für zu fällende Bäume wird das Anpflanzen von mindestens 3 Laubbäumen festgesetzt.

Textliche Festsetzung 8.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

In Ergänzung zu den Baumpflanzungen müssen 272 m² der Freiflächen im Plangebiet mit Bodenanschluss bepflanzt werden. Der Bodenanschluss ist so auszugestalten, dass auf der Fläche die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen möglichst erhalten bleiben.

Innerhalb der gärtnerisch anzulegenden Fläche sind gemäß § 23 Abs. 5 BauNVO Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig, solange diese nicht zu einer Beeinträchtigung des Bodenanschlusses führen. Eine Beeinträchtigung kann vorliegen, wenn mit der Errichtung einer unter- oder oberirdischen Anlage der Bodenanschluss derart unterbrochen wird, dass die natürlichen Bodenfunktionen nicht (mehr) uneingeschränkt vorhanden und die Durchlüftung und die Grundwasserneubildung gestört bzw. unterbunden sind. Das Abfließen von Wasser seitlich oder zwischen einer ober- und unterirdischen Anlage kann die Unterbrechung regelmäßig nicht aufheben und die Störung der Bodenfunktion für die über- bzw. unterbaute Fläche nicht wiederherstellen.

Vorliegend zulässige oberirdische bauliche Anlagen sind beispielsweise Pergolen, Gewächshäuser ohne unteren Abschluss, Hochbeete, Bänke, Stege über Bepflanzungen, Sonnensegel. Diese beeinträchtigen den Bodenanschluss nicht.

Die textlichen Festsetzungen 2.6 und 8.2 widersprechen sich nicht, sie sind parallel umsetzbar. Vielmehr ergibt sich aus den zugehörigen Begründungen, dass beide Festsetzungen kumulativ gelten, wobei die textliche Festsetzung 8.2 vorrangig zu erfüllen ist.

Textliche Festsetzung 8.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche mit Bodenanschluss gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

Aber auch 130 m² der Freiflächen, die unterbaubar sind, sollen bepflanzt werden.

Textliche Festsetzung 8.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 130 m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

Neben den Anpflanzungen in der Nullebene sollen auch Teile der Dachflächen auf den Sockelbauten und den Hochhäusern begrünt werden. Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichsmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung. Je Kerngebiet müssen mindestens 15 % der gesamten Dachflächen begrünt werden. Der Mindestanteil von 15 % ist eher gering, kann aber beliebig erhöht werden. Der Grund ist, dass es für die Nutzung

der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen.

Die tatsächliche Nutzung der Dachflächen wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung.

Textliche Festsetzung 8.4:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB

3.13 Gestaltungsfestsetzungen (§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 AGBauGB)

In § 12 AGBauGB "Besondere Gestaltungsanforderungen" wird unter anderem geregelt, dass nach § 9 Abs. 4 BauGB im Bebauungsplan besondere Anforderungen an die äußere Gestaltung von baulichen Anlagen sowie von Werbeanlagen und Warenautomaten gestellt werden können. Auf dieser Grundlage sollen im Bebauungsplan Gestaltungsfestsetzungen zu Dächern getroffen werden.

3.13.1 Dächer

Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst. Dieser Entwurf soll weitestgehend umgesetzt und gesichert werden.

In den Kerngebieten wird die äußere Gebäudekubatur über eine erweiterte Baukörperfestsetzung gesichert. Die Gestaltung der Dächer, sowohl der Sockel als auch der Türme, soll über textliche Festsetzungen geregelt werden. Wobei im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur die Türme 6 und 7 festgesetzt werden sollen. Die Festsetzung der übrigen Türme (Türme 1 bis 5) ist Gegenstand des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Die insbesondere von Westen weithin sichtbare Skyline der ‚Urbanen Mitte‘ soll zu einem prägenden Merkmal der ‚Urbanen Mitte‘ werden. Sie soll durch klar konturierte Baukörper geprägt werden. Es sind einzelne Hochhauskuben vorgesehen, die auf Sockeln stehend in unterschiedlichen Drehungen den Städtebau prägen. Die Baukörper - sowohl die Türme als auch die Sockelbauten - sollen als Kuben ebenso nach oben einen planen Abschluss erhalten. Ziel ist die Schaffung einer einheitlichen klaren Dachlandschaft.

Daraus ergeben sich besondere Gestaltungsanforderungen an die Dächer. Sowohl die Dächer der Türme als auch der Sockel sollen als plane Flachdächer gestaltet werden. Die Kuben sollen auch im oberen Abschluss nicht abgestuft werden, d.h. die obersten Geschosse sollen gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses nicht zurückgesetzt werden. Damit werden auch die Grundlagen für die angedachten vielfältigen Nutzungen der Dächer geschaffen. Für die Dächer der Sockel sind die Begehbarkeit und der Aufenthalt, Dachterrassen, Gastronomie, Dachbegrünung und Urban Gardening vorgesehen. Für die Dächer der Türme sind Dachterrassen, Solaranlagen sowie im Einzelfall technische Aufbauten und Antennen sowie eine Dachbegrünung vorgesehen.

Die Gestaltung der Dächer von Nebenanlagen ist von den Gestaltungsanforderungen ausgenommen, da für sie als untergeordnete Zweckbauten kein Regelungserfordernis gesehen wird.

Die besonderen Gestaltungsanforderungen für die Dächer sollen in zwei textlichen Festsetzungen geregelt werden:

Textliche Festsetzung 9.1:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Dächer als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dächer der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB

Textliche Festsetzung 9.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 dürfen die obersten Geschosse nicht gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB

3.13.2 Werbeanlagen

Die Regeln für die Gestaltung der Werbeanlagen und die Einschränkungen zu möglichen Lichtimmissionen werden nicht im Bebauungsplan festgesetzt, sondern in den Städtebaulichen Vertrag in Form eines Werbekonzepts aufgenommen.

3.14 Nachrichtliche Übernahmen (gem. § 9 Abs. 6 BauGB)

Nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind.

3.14.1 Planfestgestellte bzw. bahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen

Im Plangebiet liegen unterirdisch gewidmete Bahnanlagen (S-Bahntunnel), vgl. Kapitel A I 3.9 „Fachplanung / Planfeststellung“. Die Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt. Die Planungshoheit liegt bei der Planfeststellungsbehörde. Die zuständige Behörde für die Bahnflächen (S-Bahntunnel) ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA). Die gewidmeten Bahnflächen werden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und in der Planzeichnung als unterirdische Bahnanlage dargestellt.

Planungsziel ist es, die im Plangebiet liegenden unterirdischen Bahnanlagen oberirdisch mit anderen Nutzungen zu überlagern: im Norden mit einer privaten Straßenverkehrsfläche, im Süden mit einem Kerngebiet.

3.14.2 Fachplanungsvorbehalt

In § 38 BauGB wird der Fachplanungsvorbehalt geregelt. Es gibt durchaus Möglichkeiten, Flächen unter Fachplanungsvorbehalt mit anderen Nutzungen zu überlagern. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu z.B. den "Leitfaden zum Umgang mit Flächen unter Fachplanungsvorbehalt" (Stand 10/2018) erstellt. Diese Möglichkeiten werden im Kapitel A I 3.9 „Fachplanung / Planfeststellung“ ausgeführt.

Die im Plangebiet angestrebte Ausweisung einer privaten Straßenverkehrsfläche im Norden und eines Kerngebiets im Süden über dem S-Bahntunnel mit der deutlichen Kenntlichmachung

der Überlagerung einer gewidmeten unterirdischen Bahnanlage machte - unter Berücksichtigung des Fachplanungsvorbehalts - eine Einzelfallprüfung erforderlich. Es wurde geprüft, ob durch die Festsetzungen im Bebauungsplan Nutzungskonflikte oder Einschränkungen des S-Bahntunnels entstehen. Das Ergebnis ist im Folgenden dargestellt.

3.14.3 Nutzungsüberlagerung gewidmeter Bahnflächen

Zur Nutzung der bahnrechtlich gewidmeten Flächen für bahnbetriebsfremde Zwecke gibt es zwei Möglichkeiten: Freistellung von Bahnbetriebszwecken oder Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn. Die Freistellung von Bahnbetriebszwecken ist für den S-Bahntunnel keine Option, es ist der Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn zu erbringen.

3.14.4 Nachweis der Konfliktfreiheit

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Mit der planfestgestellten Nutzung vereinbar sind in der Regel solche Anlagen und Nutzungen, die in verschiedenen Ebenen ausgeübt werden sollen (unterirdisch, ebenerdig, auf einem Brückenbauwerk) und aufgrund dieser räumlichen Trennung nicht miteinander kollidieren können.

Dieser Fall trifft im Plangebiet auf die Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche sowie eines Kerngebiets über dem unterirdisch verlaufenden S-Bahntunnel zu. Dabei ist selbst im Kerngebiet keine Überbauung des Tunnels mit Gebäuden vorgesehen, bzw. sind nur ausnahmsweise Nebenanlagen zulässig.

Auch im "Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken" der Deutschen Bahn Services Immobilien vom 02.04.2008 wird die Fläche des S-Bahntunnels als "bahnbetriebsnotwendige Fläche (überplanbar)" dargestellt.

Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn

- sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen,
- die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und
- die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird.

Diese Bedingungen sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfüllt. Es wird lediglich im Kerngebiet MK 6 (unter Einhaltung des geforderten Mindestabstands) an den Tunnel herangebaut, ansonsten ändert sich an der bestehenden Situation des S-Bahntunnels nichts.

Prüfkriterien des Eisenbahn-Bundesamts für die Zulässigkeit einer Festsetzung über einer Fläche, die sich unter Fachplanungsvorbehalt befindet:

- Die inhaltlich bestehende Zweckbestimmung als Bahnanlage wird berücksichtigt / "läuft nicht zuwider".

Der Bestand und die Nutzung als S-Bahntunnel beschreiben die inhaltliche Zweckbestimmung. Sie wird durch die geplanten Festsetzungen in keiner Weise beeinträchtigt. Die geplanten Nutzungen liegen in einer anderen Ebene über dem Tunnel.

- Die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen ist gewährleistet.

Sowohl die Sicherheit als auch die Funktionsfähigkeit der Anlagen werden nicht beeinträchtigt, sofern die Anlagen durch die Deutsche Bahn entsprechend in Stand gehalten

werden. Die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels für die geplanten Überfahrten wurde gutachterlich bestätigt.

- Die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen wird durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt.

Die bestehende Zugänglichkeit wird durch die städtebauliche Nutzung weder geändert noch eingeschränkt.

3.14.5 Gewährleistung der Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen

Die Sicherheit und Funktionsfähigkeit des S-Bahntunnels wird über die gutachterlich bestätigte Tragfähigkeit des Tunnels für die geplante Nutzungsüberlagerung sowie über die Einhaltung der von der Deutschen Bahn vorgegebenen Abstände der Neubebauung vom S-Bahntunnel gewährleistet.

Ergänzend wurden weitere Regelungen zum Schutz des S-Bahntunnels in die Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der Deutschen Bahn aufgenommen.

3.14.6 Nachweis der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels für die geplante Nutzungsüberlagerung

Historie

Ein Berlin-Plan von 1940 zeigt, dass der S-Bahntunnel unterhalb des Potsdamer / Anhalter Güterbahnhofs verläuft. Es ist davon auszugehen, dass hier laufend Schwerverkehr für die Verladeprozesse stattgefunden hat. Der S-Bahntunnel wird also statisch so ausgelegt worden sein, dass er durchaus regelmäßig überfahren werden konnte und kann.

Städtebaulicher Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005

Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über das Tochterunternehmen Vivico Real Estate bzw. als Nachfolger über die CA Immo auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005 als Bauland verkauft. Im Rahmenvertrag ist die Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der zwischen der Vivico, dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele.

Bestandssituation

Der S-Bahntunnel verläuft von Nordosten kommend

- unter der bestehenden öffentlichen und ohne Einschränkungen befahrbaren Trebbiner Straße,
- unter der nördlichen privaten Trebbiner Straße (heute Parkplatz des Deutschen Technikmuseums und Zufahrt der STATION Berlin auch mit Schwerlastverkehr),
- unter den befahrbaren Hallen der STATION Berlin (keine Nutzungseinschränkung durch die Deutsche Bahn),
- unter der Anlieferzone und dem Feuerwehraufstellbereich vor der Halle 8 der STATION Berlin (keine Nutzungseinschränkung durch die Deutsche Bahn) sowie
- durch den nordwestlichen Bereich des geplanten Kerngebiets MK 6.

Der S-Bahntunnel wird in allen benannten Bereichen regelmäßig auch mit schweren Nutzfahrzeugen befahren.

Konzept - Nutzungsüberlagerung

Überlagerung mit privater Straßenverkehrsfläche

- Hier ist eine Überfahung mit Anliegerverkehr sowie Verkehr zur Ver- und Entsorgung vorgesehen. Über die Privatstraße soll auch der Baustellenverkehr abgewickelt werden.

Überlagerung mit Kerngebiet MK 6

- Die Tunnelflächen sollen nicht überbaut werden, sie liegen außerhalb von überbaubaren Flächen.
- Das Kerngebiet ist weitgehend autofrei geplant, d.h. es gibt keinen Anliegerverkehr. Die Anlieger werden über die verlängerte Trebbiner Straße direkt in die Tiefgarage geleitet.
- Lediglich Fahrten der Ver- und Entsorgung sollen oberirdisch erfolgen. In dem Ver- und Entsorgungskonzept (das noch einen vorläufigen Charakter besitzt) ist im Nordwesten von Turm 6 zunächst unverbindlich eine Wendemöglichkeit eingetragen. Diese kann jedoch auch verlagert werden.
- Den Tunnel querend soll ein Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit festgesetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass Radfahrende und zu Fuß Gehende keine kritische Last auf die Tunneldecke aufbringen.
- Auf der Trasse für den öffentlichen Geh- und Radverkehr soll auch die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd verlaufen. Dazu ist vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Hierbei handelt es sich jedoch nur um sehr seltene temporäre Fahrten im Brand- und Katastrophenfall im Fernbahntunnel und um keine regelmäßigen Fahrten.
- Temporäre Baustellenverkehre sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Für den Schutz des S-Bahntunnels während der Bauphase gibt es technische Möglichkeiten, z.B. eine lastabtragende Platte o.ä.

Gutachten zur Tragfähigkeit der Tunneldecke

Zur Beurteilung der Tragfähigkeit des S-Bahntunnels in den nutzungsüberlagerten Abschnitten wurde ein Gutachten²⁰ erstellt. Im Gutachten wird die Tragfähigkeit des Tunnels im Hinblick auf zukünftige Verkehrslasten aus Feuerwehrüberfahrten untersucht und die Tragfähigkeit bestätigt.

Im Plangebiet liegen zwei Tunnelabschnitte, die beide Gegenstand der Tragfähigkeitsuntersuchung des S-Bahntunnels sind:

- Im Nordosten: Im Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße
- Im Süden: Südlich des ehemaligen Postbahnhofs, der heutigen STATION Berlin

Historie

Von Bedeutung ist, dass der S-Bahntunnel unter dem in Betrieb befindlichen Postbahnhof mit seinen Gleisanlagen gebaut wurde:

- Bau des Postbahnhofs: 1913
- Bau dieses Abschnitts des S-Bahntunnels: 1934-39, Eröffnung 1939

²⁰ Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, WTM Engineers Berlin GmbH, 30.04.2020

Für den Bau des S-Bahntunnels musste der Postbahnhof unterfangen werden. Für den S-Bahntunnel lässt sich ableiten, dass bereits bei der Konzeption die Lasten oberirdischer Gleisanlagen berücksichtigt wurden.

Konzept „Urbane Mitte“ (Städtebauliches Konzept / Bebauungsplan VI-140cab)

Gemäß städtebaulichem Entwurf und dem darauf aufbauenden Bebauungsplan VI-140cab sollen über die verlängerte Trebbiner Straße die Kerngebiete MK 6 und MK 7 erschlossen werden. Die Privatstraße muss daher für Anlieger-, den Ver- und Entsorgungsverkehr und für die Rettungsfahrzeuge der Berliner Feuerwehr ausgelegt werden. Da die Straße im Norden über dem S-Bahntunnel der S1/S2/S25 (Nord-Süd-Verbindung) verläuft, stellt sich die Frage nach der Tragfähigkeit der Tunneldecke in diesem Bereich.

Südlich der STATION Berlin ist zwar keine Straßenverkehrsfläche und kein Anliegerverkehr vorgesehen. Der Tunnel wird jedoch zeitweise durch Ver- und Entsorgungsverkehr überfahren und muss vor allem für Rettungsfahrzeuge befahrbar sein. Der Tunnel wird oberirdisch durch die Feuerwehrumfahrung der STATION Berlin sowie die geplante neue Zufahrt zum Rettungsplatz Süd gequert.

Ergebnis des Tragfähigkeits-Gutachtens

Überfahrungsbereich im Nordosten (verlängerte Trebbiner Straße)

Die dem Tragfähigkeits-Gutachten zugrundeliegenden Planunterlagen zeigen, dass östlich des Postbahnhofs drei Gleise (Gleise 186, 187 und 188) nach Norden zu den Bauten der damaligen Markt- und Kühlhalle AG an der Luckenwalder Straße führten. Damit ist eindeutig nachweisbar, dass in unmittelbarer Verlängerung der heutigen Trebbiner Straße oberirdische Ladegleise den S-Bahntunnel gekreuzt haben. Das zeigt auch eine im Gutachten enthaltene Luftaufnahme aus den 80er Jahren. Lediglich auf einem kleinen Dreieck der zukünftigen Straßenverkehrsfläche lagen keine Ladegleise. Dieser Bereich wird gesondert geprüft.

Gemäß Gutachten ist aus den von der Deutschen Bahn zur Verfügung gestellten Bestandsunterlagen zum S-Bahntunnel erkennbar, dass die Tunnelanlage der Nord-Süd-Verbindung zwischen km 5,1+80 und km 5,5+10 überall dort, wo ehemals Gleise den Tunnel kreuzten, für Überfahrten aus Eisenbahnverkehr konzipiert gewesen ist. Nach dem Dokument „Berechnungsgrundlagen für die Berechnung des Tunnels der Nordsüd-Bahn = S-Bahn vom 6.8.1934“ musste der Lastenzug N mit 25 t Achslast angesetzt werden. Dies betrifft auch den Tunnelabschnitt unter den ehemaligen Gleisen 186 bis 188.

Aufgrund wesentlich höherer Achslasten, wie sie aus Eisenbahnverkehr herrühren, gegenüber einer Rad- und Flächenlast eines Feuerwehrfahrzeugs, bestehen gemäß Gutachten grundsätzlich keine Bedenken, den S-Bahntunnel im nördlichen Bereich der verlängerten Trebbiner Straße zukünftig durch Feuerwehrfahrzeuge zu belasten. Auch das aus der statischen Nachrechnung resultierende Erfordernis einer Verstärkung der Tunnelkonstruktion im Bereich der früher (bis zum Rückbau der Gleise 186-188) kreuzenden Eisenbahngleise, deren Ausführung aus den Bestandsunterlagen selbst nicht erkennbar war, konnte bei einer Ortsbesichtigung durch den Gutachtenden ebenso eindeutig der ordnungsgemäße und betriebssichere Zustand der Stahlkonstruktion ohne erkennbare Abrostungen bestätigt werden.

In den Bereichen, in denen keine Lasten aus Gleisanlagen den S-Bahntunnel beansprucht haben, wurde die Tunneldecke im Einzelfall für die zukünftige Belastung mittels Lastvergleich überprüft. Dies betrifft den Bereich der verlängerten Trebbiner Straße bis zu den früher kreuzenden Gleisanlagen. Hier konnte festgestellt werden, dass die Tunnelkonstruktion dort baugleich ausgeführt wurde wie im Bereich der kreuzenden Gleise 186-188. Sie sind somit so ausgebildet, dass dort ebenfalls ein Lastenzug N mit 25 t Achslast fahren könnte.

Ergänzend wurde die geplante Höhe der Aufschüttung über dem S-Bahntunnel in diesem Bereich geprüft und in die Bewertung einbezogen. Im Ergebnis wird sie um 0,77 m höher sein als zuzeiten des Tunnelbaus. Anhand der Nachrechnung der Bauteile Deckenträger, Unterzug und Stützen kann für eine zukünftige Geländehöhe +35,32 m mit einer Erhöhung der Aufschüttung um 0,77 m eine zulässige Verkehrslast von 8,9 kN/m² ermittelt werden. Damit ist gemäß Gutachten auch dieser Tunnelbereich für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet.

Überfahrbereich im Süden (südlich der STATION Berlin)

Der ehemalige Postbahnhof wurde durch sich aufgabelnde Gleisanlagen erschlossen, die von Süden kommend in die Halle führten. Das zeigt auch eine im Gutachten enthaltene Luftaufnahme aus den 80er Jahren.

Gemäß Tragfähigkeits-Gutachten musste nach dem Dokument „Berechnungsgrundlagen für die Berechnung des Tunnels der Nordsüd-Bahn = S-Bahn vom 6.8.1934“ der Lastenzug N mit 25 t Achslast angesetzt werden. Dies betrifft auch die ehemaligen Außenbahnsteige des gesamten südlich der STATION Berlin gelegenen Bereichs. Aufgrund wesentlich höherer Achslasten, wie sie aus Eisenbahnverkehr herrühren, gegenüber einer Rad- und Flächenlast eines Feuerwehrfahrzeugs, bestehen gemäß Gutachten grundsätzlich keine Bedenken, den S-Bahntunnel südlich der STATION Berlin zukünftig durch Feuerwehrfahrzeuge zu belasten. Anhand der Nachrechnung der Bauteile Deckenträger, Unterzug und Stützen kann für eine zukünftige Geländehöhe +35,32 m mit einer Erhöhung der Aufschüttung um 0,77 m eine zulässige Verkehrslast von 8,9 kN/m² ermittelt werden.

3.15 Hinweise

Städtebaulicher Vertrag

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. ist ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Regelungen abgeschlossen worden. Die Regelungen im Städtebaulichen Vertrag dienen der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen und stehen jeweils im sachlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan.

Es erfolgt daher folgender Hinweis:

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein städtebaulicher Vertrag.

Einteilung der Straßenverkehrsfläche

In der privaten Straßenverkehrsfläche wird keine Einteilung der Straße festgesetzt. Damit wird in der verlängerten Trebbiner Straße die erforderliche Flexibilität für die Erstausführung und für Umbauten als Reaktion auf geänderte verkehrliche / technische Anforderungen gesichert.

Es erfolgt der Hinweis:

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Außerkräfttreten des bestehenden Planungsrechts

Für Teile des Plangebiets sind planungsrechtliche Festlegungen aus dem Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 vorhanden, die mit In-Kraft-Treten des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überplant werden sollen. Mit einem Hinweis wird klargestellt, dass grundsätzlich der allgemeine Rechtssatz gilt, dass die spätere Norm die frühere verdrängt. Bei einer Unwirksamkeit der späteren Norm gelten die bisherigen Festsetzungen unverändert fort.

Es erfolgt daher folgender Hinweis:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

3.16 Planergänzende Vereinbarungen

In Ergänzung zum Bebauungsplan werden bzw. wurden folgende Vereinbarungen abgeschlossen:

- Städtebaulicher Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) wurde ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Vereinbarungen abgeschlossen.

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin/ der BIM und der Entwicklungsgesellschaft

Am 15.07.2019 wurde die „Nachbarschaftsvereinbarung Trebbiner Straße“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und dem Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Entwicklungsgesellschaft

Am 23.04.2018 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der STATION Grundbesitz Gesellschaft geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Entwicklungsgesellschaft

Am 14.05.2020 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zum Baufeld Süd zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und der Deutschen Bahn Netz AG geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

- Nachbarschaftsvereinbarung zwischen Baufeld Nord und Baufeld Süd

Mit Vereinbarung vom 7. Juni 2018 hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) einen Gestattungsvertrag mit sich selbst, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

3.16.1 Städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. ist ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB abgeschlossen worden. Die Regelungen im Städtebaulichen Vertrag sind nicht planeretzend, sondern planergänzend. Sie dienen im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BauGB der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen und stehen jeweils im sachlichen Zusammenhang mit dem Bebauungsplan.

In dem Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

Kosten für Planungsleistungen, Untersuchungen und Gutachten

- Kostenübernahme weiterer Wettbewerbsverfahren in Ergänzung zur Planungskostenübernahmevereinbarung von 2015

Ordnungsmaßnahmen

- Verpflichtung zur privatrechtlichen Neuordnung der Grundstücke im Vertragsgebiet nach den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sofern dies erforderlich ist
- Verpflichtung zur rechtlichen und tatsächlichen Freimachung bzw. Freilegung des Vertragsgebiets soweit erforderlich
- Verpflichtung, frühestmöglich einen Antrag auf Stellungnahme zu Informationen über Kampfmittel bei der zuständigen Ordnungsbehörde (SenUVK V AE) zu stellen und den Empfehlungen der Ordnungsbehörde nachzukommen
- Der Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskataster steht nichts entgegen, wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Verpflichtung zur Umsetzung dieser Maßnahmen im Rahmen der Neubebauung
Bei weiteren Boden- und Grundwasserkontaminationen: Verpflichtung zur Sanierung nach Maßgabe eines gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages
Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten: Verpflichtung zur Errichtung der Untergrösse in sogenannten Trogbaugruben oder mit Maßnahmen gleicher Wirkung
- Verpflichtung zur Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag), Einreichen eines gutachterlichen Nachweises mit dem Bauantrag bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln

- Unverbindliche Absichtserklärung, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Anlage zum Vertrag) im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Soweit aufgrund Gesetzes oder im städtebaulichen Vertrag an anderer Stelle Verpflichtungen zu Sachthemen geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die im Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.

Niederschlagswasser

- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt.
- Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser vorrangig über die belebte Bodenschicht versickert werden, soweit eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist oder sonstige signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Zustand der Gewässer nicht zu erwarten sind.
 - o Verpflichtung zur Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück bestehen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers
 - o Verpflichtung zur Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen auf eigene Kosten
 - o Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
- Verpflichtung zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde. Verpflichtung zur Übersendung der abgestimmten Konzepte sowie einer Dokumentation der Abstimmungen mit den Eigentümern des Parks am Gleisdreieck und des Technikmuseums mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Kosten für den Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft

- Verpflichtung zur Umsetzung der naturschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen im Plangebiet (TF 9.1 bis 9.4)
- Verpflichtung, das verbleibende Kompensationsdefizit außerhalb des Plangebiets durch Kostenübernahme planexterner Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain in Höhe des im Umweltbericht ermittelten Kostenäquivalents auszugleichen
- Verpflichtung, den ermittelten Betrag vor Inkrafttreten des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu zahlen; der Zahlungsanspruch wird durch Zahlung des Betrags endgültig abgelöst

Öffentliche Erschließung

- Verpflichtung zur Herstellung folgender Anlagen gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im eigenen Namen und für eigene Rechnung:
 - o eine Privatstraße als Mischverkehrsfläche mit Zonierung (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498); die Fläche für zu Fuß Gehende soll mind. 2,0 m breit sein, bei Vereinbarkeit mit der Planfeststellung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB mind. 2,5 m
 - o und im Anschluss ein mind. 6,0 m und im schmalen Bereich mind. 4,5 m breiter Geh- und Radweg
- Damit sind auch folgende Verpflichtungen verbunden:
 - o Abstimmung der konkreten Planung (Straßen- sowie Freiflächenplanung) mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; Einreichung des Freianlagenkonzepts mit dem Bauantrag bzw. mit den Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln
 - o Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße einschließlich der leitungsgebundenen Erschließung
 - o Dauerhafte Zugänglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende
 - o Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie Verkehrssicherung

Die Einzelheiten werden in dem Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße geregelt.
- Verpflichtung, die Privatstraße, den Geh- und Radweg und den Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Bauvorhabens und vor Nutzungsaufnahme in den Gebäuden der Kerngebiete MK 6 und MK 7 (auch der Tiefgarage) herzustellen
- Die leitungsgebundenen Anschlüsse für die Ver- und Entsorgung sollen von den jeweiligen Versorgungsunternehmen durchgeführt werden. Verpflichtung zum Abschluss ggf. erforderlicher Vereinbarungen mit den Versorgungsunternehmen und zur Koordinierung der Erschließungsmaßnahmen
- Verpflichtung, in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage zu errichten; die Aufnahme der Nutzung in den oberirdischen Baukörpern ist erst nach vollständiger Fertigstellung der gemeinsamen Tiefgarage sowie der Fertigstellung der Privatstraße zulässig
- Verpflichtung, die Tiefgarage und ihre Durchfahrbarkeit in gesamter Länge, insbesondere die Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das MK 7, dauerhaft aufrechtzuhalten, um die öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 sicherzustellen; Verpflichtung zur Wiederherstellung der Tiefgarage bei Untergang
- Verpflichtung, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen
- Verpflichtung rechtlich sicherzustellen, dass sämtliche gemäß Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zur Erschließung erforderlichen privaten Verkehrsflächen von allen Eigentümern etwaiger im Vertragsgebiet noch zu bildenden Grundstücke als Erschließung im Sinne von § 30 BauGB und § 4 Absatz 1 BauO Bln genutzt werden können
- Verpflichtung zur Kostenübernahme, soweit aufgrund der Anbindung an die Trebbiner Straße Entschädigungsansprüche nach §§ 42, 43 BImSchG i.V.m. 16./24. BImSchV entstehen und von dem/r anspruchsberechtigten Eigentümer*in geltend gemacht werden

Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

- Verpflichtung, auf Flächen im Eigentum der Projektträgerin, die gemäß Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind, entschädigungslos Baulasten und Dienstbarkeiten zugunsten des im Bebauungsplan genannten Begünstigten einzuräumen:
 - o Verpflichtung, zulasten des Flurstücks 3498 (dienendes Grundstück) und zugunsten des Landes Berlin als beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Bereich der Privatstraße ein Gehrecht mit einer Breite von 2,0 m / 2,5 m zugunsten der Allgemeinheit einzuräumen; ergänzende Verpflichtung zur Bewilligung einer entsprechenden Baulast
 - o Verpflichtung, zulasten des Flurstücks 3498 (dienendes Grundstück) und zugunsten des Landes Berlin als beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Bereich der Privatstraße ein Radfahrrecht mit einer Breite von 6,0 m zugunsten der Allgemeinheit einzuräumen; ergänzende Verpflichtung zur Bewilligung einer entsprechenden Baulast
 - o Verpflichtung, zulasten der Flurstücke 3498, 3412, 3501 (dienendes Grundstück) und zugunsten des Landes Berlin als beschränkte persönliche Dienstbarkeit von der Privatstraße zum Radfernweg ein Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit einzuräumen; ergänzende Verpflichtung zur Bewilligung einer entsprechenden Baulast
 - o Verpflichtung, zulasten des Flurstücks 3498 (dienendes Grundstück) und zugunsten des jeweils zuständigen Versorgungsträgers als beschränkte persönliche Dienstbarkeit im Bereich der Privatstraße auf deren Verlangen ein Leitungsrecht einzuräumen
- Im nördlichen Abschnitt der Privatstraße (Flurstück 3504 im Eigentum des Landes Berlin) gilt:
 - o Das Land Berlin hat sich verpflichtet, nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf dem Flurstück 3504 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan einzuräumen.
 - o Verpflichtung der Projektträgerin, die Ansprüche auf Einräumung dieser Rechte mit Wirksamwerden des Städtebaulichen Vertrags an das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg abzutreten.
 - o Das Land Berlin hat der Projektträgerin dauerhaft ein Geh-, Fahr-, Feuerwehrzufahrts- und Leitungsrecht auf dem Flurstück 3504 einzuräumen und durch die Eintragung von entsprechenden Baulasten und Dienstbarkeiten zu sichern.

Umsetzung des Projekts

- Der Siegerentwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner aus dem städtebaulichen Wettbewerb (2015) wird als sogenannter „Masterplan“ fortgeführt. Der Masterplan mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von vier Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung
- Verpflichtung zum Entwurf eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, zur Abstimmung des Konzepts mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie Grün Berlin und zur Umsetzung; zur Einreichung des abgestimmten Freianlagenkonzepts mit dem Bauantrag bzw. mit den Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln und dazu, die privaten Freiflächen gemäß dem abgestimmten Freianlagenkonzept herzustellen, zu pflegen und dauerhaft zu erhalten

- Auswirkungen auf die Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof durch Fassadenreflexion: Verpflichtung zur Erstellung eines Fassadendämpfungskonzepts, zur Abstimmung mit der Bundeswehr sowie dazu, etwaigen Bedenken der Bundeswehr Rechnung zu tragen und zur Umsetzung des Fassadendämpfungskonzepts
- Für die Gestaltung der Werbung gelten die im Werbekonzept enthaltenen Grundsätze; Verpflichtung zur Umsetzung der Grundsätze
- Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerb zur näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Dabei Umsetzung der Regelungen zu Klimaschutz und Gebäudeökologie.
- Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt.

Es ist Ziel der Bauleitplanung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg im Sinne des § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB, umwelt- und ressourcenschonend vorzugehen sowie Treibhausgase zu reduzieren. Um diese Ziele zu fördern und zu sichern, wurden entsprechende Verpflichtungen in den Städtebaulichen Vertrag aufgenommen:

Klimaschutz und Gebäudeökologie

- Die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität.
- Verpflichtung zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten unter Berücksichtigung von Grundsätzen einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten; Verpflichtung ein DGNB-Zertifikat für Neubauten in Platin anzustreben und mindestens ein DGNB-Zertifikat in Gold zu erlangen.
- Verpflichtung zum Nachweis der Einleitung des Zertifizierungsprozesses und zur Darlegung der Maßnahmen zur Umsetzung der Zertifizierungsstandards bei Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln.
- Verpflichtung, ab Baubeginn den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg über den Zertifizierungsstand jeweils zum 31.12. des Jahres zu informieren und zur Einreichung des DGNB-Zertifikats für Neubauten unverzüglich nach bauseitiger Fertigstellung, sobald es verliehen wurde.
- Verpflichtung, für die nähere Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb durchzuführen.
 - Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst mindestens folgende Aspekte:
 - Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold;
 - Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
 - Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen;
 - Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung im städtebaulichen Vertrag,

- Berechtigung, die Wirtschaftlichkeit der Umsetzung der eingereichten Wettbewerbsarbeit sowie das Prinzip des kostensparenden Bauens, jeweils bezogen auf den Lebenszyklus der Gebäude, als Entscheidungskriterium für das Preisgericht vorzusehen.
- o Für das Wettbewerbsverfahren: Verpflichtung zur Beauftragung eines Büros mit qualifizierter Expertise in der Durchführung von Realisierungswettbewerben, zur Erstellung eines Entwurfs für die Wettbewerbsausschreibung sowie das durchzuführende Wettbewerbsverfahren und zur Begleitung des Verfahrens. Wettbewerbsausschreibung und -verfahren sollen im Einvernehmen mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie dem Land Berlin erfolgen.
- o Sowohl die Projektträgerin als auch das Land Berlin sind berechtigt, jeweils mindestens zwei Personen in das Bewertungsgremium für die Vorprüfung und das Preisgericht zu entsenden.
- o In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss darüber hinaus mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Diesen Sachverständigen beauftragt die Projektträgerin.
- o Die Projektträgerin wird mindestens sechs Teilnehmer für den Wettbewerb vorgeben (nicht-offenes Verfahren). Die Teilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen.
- o Verpflichtung zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Ändern sich maßgebliche Rahmenbedingungen nach Abschluss des Wettbewerbs und stehen dadurch gewichtige Gründe der Realisierung entgegen, besteht die Verpflichtung, einen erneuten Wettbewerb unter Beachtung der vorstehenden Bedingungen durchzuführen, es sei denn, die Projektträgerin und das Land Berlin einigen sich auf eine entsprechende Anpassung des Entwurfs.
- o Im Falle einer Anpassung des Entwurfs wird die Projektträgerin auf Verlangen Berlins die angepasste Planung im Baukollegium vorstellen, sollte diese deutlich vom Erscheinungsbild des vorherigen Wettbewerbsergebnisses abweichen.
- o Verpflichtung zum Nachweis der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses durch eine Bestätigung einer Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.
- Auf Grundlage des Wasserverschlechterungsverbots gemäß § 27 WHG besteht eine gesetzliche Verpflichtung zu verhindern, dass wassergefährdende Stoffe in oberirdische Gewässer gelangen. Dies beinhaltet die Pflicht, zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Verpflichtung zur Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.
- Verpflichtung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nachfolgende Unterlagen zum Nachweis der vereinbarten Baustoffe vorzulegen:
 - o Bei Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln: Bestätigung eines Baubiologen, dass die gemäß der Planung zu verwendenden Baustoffe für Außenbauteile die Voraussetzungen der §§ 23, 27, 48, 62 WHG erfüllen.

- o Unverzüglich nach bauseitiger Fertigstellung der jeweiligen Gebäude: Erneute Bestätigung eines Baubiologen.

Standortmanagement

- Verpflichtung zur Implementierung eines Standortmanagements. Ziel: Einrichtung einer Berliner Immobilien- und Standortgemeinschaft im Sinne des Berliner Gesetzes zur Einführung von Immobilien- und Standortgemeinschaften (BIG)
- Definition der Ziele und Aufgaben des Standortmanagements
- Verpflichtung zur Umsetzung eines Betriebskonzepts zur Ver- und Entsorgung und zur Gewährleistung der erforderlichen baulichen und organisatorischen Maßnahmen für eine ordnungsgemäße öffentliche Ver- und Entsorgung

Verkaufsflächensteuerung

- Verpflichtung zur Beschränkung der Verkaufsfläche in der gesamten 'Urbanen Mitte' auf 5.000 m² und im Plangebiet 'Urbane Mitte Süd' auf 1.000 m²; Sicherung der maximal 1.000 m² Verkaufsfläche über eine Baulast

Deutsche Bahn

- Verpflichtung, Berlin von sämtlichen Ansprüchen der Deutschen Bahn freizustellen für den Fall, dass die Deutsche Bahn gegenüber Berlin Ansprüche im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geltend macht

Sicherung der Vertragserfüllung

- Zur Sicherung der Vertragserfüllung werden Regelungen zu Anträgen und Bewilligungen, zu Bürgschaften sowie zu Vertragsstrafen vereinbart.

Städtebaulicher Rahmenvertrag

- Anteilige Erfüllung der Verpflichtungen der Vivico Real Estate GmbH aus dem Städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005
- Verzicht auf die Geltendmachung von Schadensersatz- und Ausgleichsansprüchen aus Ziffer 11 des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 oder auf Planungsschäden gegenüber dem Land Berlin

Nachweispflichten

- Verpflichtung bei Beantragung von Baugenehmigungen jeweils die Einhaltung der auf den Antragsgegenstand bezogenen Vertragsbestimmungen gegenüber dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nachzuweisen

3.16.2 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

3.16.2.1 Regelungserfordernis

Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße

Das Plangebiet benötigt eine öffentliche Erschließung. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 ist vorgesehen, dass das Bau Feld 'Urbane Mitte' einen Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße erhält. Für diesen Anschluss ist es erforderlich, die geplante Privatstraße in Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße in einer Länge von ca. 90 m über ein Grundstück (Flurstück 3504) zu führen, dass sich im Sondervermögen des Landes Berlin befindet. Das Grundstück wird heute als Stellplatzanlage des Deutschen Technikmuseums genutzt. Die benötigte Fläche wird der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft nicht über einen Grundstücksverkauf, sondern über die Eintragung von Baulasten und Dienstbarkeiten zur Verfügung gestellt. Dazu wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen.

Nachbarzustimmung zur Abstandsflächenüberschreitung

In der Nachbarschaftsvereinbarung stimmt das Land Berlin/ die BIM außerdem der Lage von Regel-Abstandsflächen (bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln) auf dem Landesgrundstück zu (vgl. Kapitel A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“). Die Abstandsflächenüberschreitung ist fiktiv, da auf Grundlage von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen festgesetzt wird.

3.16.2.2 Nachbarschaftsvereinbarung

Am 15.07.2019 wurde die „Nachbarschaftsvereinbarung Trebbiner Straße“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (UME) und dem Land Berlin - Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

In der Vereinbarung werden die nachbarschaftlichen Schnittstellen geregelt werden, wie z.B.

- § 1 Zustimmung zum Bebauungsplan
Das Land Berlin/ die BIM stimmt dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab zu.
- § 2 Zustimmung zu den Baumaßnahmen
Das Land Berlin/ die BIM stimmt insbesondere den durch die geplante Bebauung auf ihr Grundstück geworfenen Abstandsflächen zu. Es bedarf keiner Sicherung von Abstandsflächen auf dem Landesgrundstück, da sich die geringeren Abstandsflächen durch ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan ergeben (§ 6 Abs. 5 Satz 4 BauOBln).
- § 5 Nutzungsrechte / Entschädigung
Das Land Berlin/ die BIM räumt der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft am Flurstück 3504 dauerhaft ein Geh-, Fahr-, Feuerwehruzufahrts- und Leitungsrecht ein. Das Recht umfasst auch den für die Baumaßnahmen notwendigen Baustellenverkehr. Das Land Berlin/ die BIM verpflichtet sich, das Recht durch Bewilligung einer Dienstbarkeit und durch Abgabe von Baulasterklärungen zu sichern.

Das Land Berlin/ die BIM ist verpflichtet, am Landesgrundstück Geh-, Fahr- und Leitungsrechte gemäß den Vorgaben des Bebauungsplans VI-140cab einzuräumen, sobald der Bebauungsplan festgesetzt ist.

Die Zufahrt von der Trebbiner Straße über das Landesgrundstück zum Baugrundstück der ‚Urbanen Mitte‘ in Ausübung der vereinbarten GFL-Rechte wird mittels versenkbarer Poller reguliert. Die Poller werden so platziert, dass zu Fuß Gehende und Radfahrende die Zufahrt jederzeit ungehindert nutzen können. Im Übrigen wird der Zugang von der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft durch ein System mit Transpondern, Berechtigungskarten o.ä. in Abstimmung mit dem Land Berlin/ der BIM organisiert.

Dem Land Berlin/ der BIM ist bekannt, dass über das Flurstück 3504 zukünftig eine Zufahrt zum Rettungsplatz Süd der Deutschen Bahn verlaufen wird. Diese Zufahrt wird vom Eisenbahn-Bundesamt planfestgestellt werden. Das Land Berlin/ die BIM ist hiermit einverstanden und duldet die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd über ihr Grundstück.

- § 6 Gestaltung der Privatstraße
Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft wird auf ihre Kosten einmalig eine Privatstraße herstellen. Umfang und Gestaltung der Privatstraße sind in Anlagen dargestellt. Die Verkehrssicherungs- und die Unterhaltungspflicht für die Privatstraße trägt die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft.
- § 7 Parkplätze
Im Zuge der Herstellungsmaßnahmen entfallen auf dem Landesgrundstück 13 Kfz-Stellplätze. Zum Ausgleich wird von der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft auf ihre Kosten eine Stichstraße mit 13 Kfz-Stellplätzen auf dem Landesgrundstück hergestellt. Die Stellplätze werden im zeitlichen Zusammenhang mit der Privatstraße hergestellt. Die Verkehrssicherungs- und die Unterhaltungspflicht für die Stichstraße und die Stellplätze trägt das Land Berlin/ die BIM.
- § 8 Zaun
Durch die Nutzungsrechte entsteht für das Land Berlin/ die BIM ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis an der westlichen Grenze des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums. Daher verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft zur einmaligen Herstellung eines Zaunes auf dem Landesgrundstück entlang dieser Grundstücksgrenze auf ihre Kosten. Lage, Art, Höhe, Ausführung und beispielhaftes Fabrikat des Zaunes sind in Anlagen beschrieben. Die Verkehrssicherungs- und die Unterhaltungspflicht für den Zaun trägt das Land Berlin/ die BIM.

Flächenumfang

Zur Realisierung des Konzepts (Straßenanbindung und Ersatzstellplätze) ist auf dem landeseigenen Grundstück der in Abbildung 23 grau dargestellte Flächenumfang erforderlich.

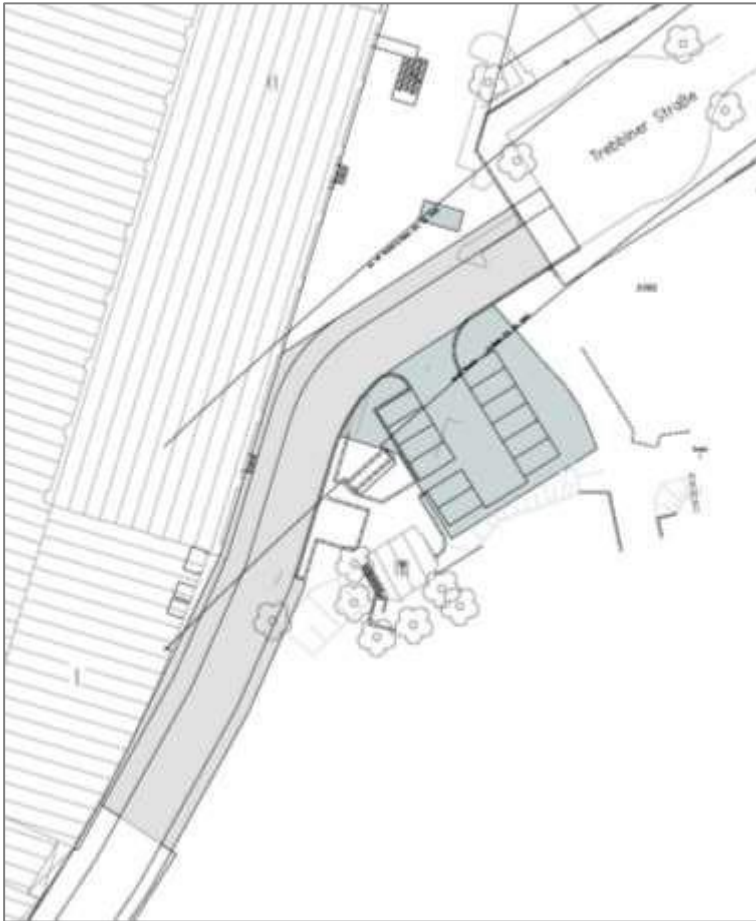


Abbildung 23: Erforderlicher Flächenumfang zur Realisierung des Konzepts

Nach der Umgestaltung dient die neue Stellplatzanlage als Ersatz für entfallene Stellplätze zur Nutzung durch das Deutsche Technikmuseum. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft wird lediglich die Privatstraße nutzen. (Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nur die Fläche der Privatstraße.)

3.16.3 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Berlin und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

Am 23.04.2018 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG geschlossen. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..

In der Vereinbarung werden die nachbarschaftlichen Schnittstellen geregelt werden, wie z.B.

- § 2 Nachbarzustimmung zur Abstandsflächenüberschreitung
Die STATION Grundbesitz Gesellschaft erteilt ihre Zustimmung zur Lage von Regel-Abstandsflächen auf ihrem Grundstück. (Anmerkung: Aufgrund der ausdrücklichen Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen sind sie fiktiv.)
- § 4 Wegerecht für das Nachbargrundstück
Regelung zum Umfang des Mitbenutzungsrechts der verlängerten Trebbiner Straße durch die STATION Grundbesitz Gesellschaft
- § 5 Verlegung der Flucht- und Rettungswege

Die durch Baulast gesicherte Feuerwehrzu- und umfahrt für die STATION Grundbesitz Gesellschaft wird teilweise überplant. In der Nachbarschaftsvereinbarung wurden daher Regelungen zur Verlegung dieser Flucht- und Rettungswege vereinbart. Die STATION Grundbesitz Gesellschaft stimmt der angestrebten Verlegung der Flucht- und Rettungswege, für die noch keine abschließende Planung vorlag, bereits zu. Sie verpflichtet sich, bei der Anpassung der Genehmigungen, Grunddienstbarkeiten sowie Baulasten mitzuwirken. Im Gegenzug verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft, die Verlegungen so auszuführen, dass nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Baugenehmigungen ausgeschlossen sind und jederzeit die erforderlichen Flucht- und Rettungswege für den Messe- und Veranstaltungsbetrieb der STATION Grundbesitz Gesellschaft gewährleistet sind. Konzeptionell soll die Feuerwehrzu- und umfahrt der STATION Berlin soweit möglich auf den mit Fahrrechten zu belastenden Flächen des Bebauungsplans verlaufen.

▪ § 6 Gemeinsame Vorplatzgestaltung

Die STATION Grundbesitz Gesellschaft und die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft vereinbaren, die Vorplatzsituation südlich der zur STATION Berlin gehörenden Halle 8 gemeinsam zu gestalten.

3.16.4 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

Am 14.05.2020 wurde eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklung GmbH & Co. KG (UME) und der Deutschen Bahn Netz AG geschlossen, in der die Schnittstellen zwischen dem südlichen Baugrundstück der ‚Urbanen Mitte‘ und dem S-Bahntunnel geregelt werden. Das ‚Baugrundstück Süd‘ beinhaltet die Flächen im Eigentum der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME), umfasst also nicht das gesamte Plangebiet. Die UME wird im Vertrag als Bauherr bezeichnet. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l..

Regelungsinhalte der Nachbarschaftsvereinbarung sind z.B.

▪ § 1 Vorbemerkung

▪ § 1 (4) Auf dem ‚Baugrundstück Süd‘ befindet sich Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn: die Nord-Süd-S-Bahn und weitere betriebsnotwendige Anlagen.

Die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung (auch in ihrer Erschließungsfunktion) steht mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage im Einklang.

▪ §2 Risikofreistellung der Bahn

Der Bauherr stellt die Deutsche Bahn von allen erforderlichen und angemessenen Kosten und Risiken frei, welche im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben ‚Baugrundstück Süd‘ entstehen.

▪ §3 Haftungsumfang und Beweislastumkehr

Weist die Deutsche Bahn nach, dass ihr ein Schaden an der Eisenbahninfrastruktur nach Beginn der Baumaßnahmen auf dem ‚Baugrundstück Süd‘ entstanden ist, trägt der Bauherr die Beweislast dafür, dass der Schaden nicht durch die Baumaßnahme entstanden ist.

▪ §4 Versicherung

Der Bauherr verpflichtet sich, eine Bauherren-Haftpflicht-Versicherung abzuschließen.

- §5 Bürgschaft
Der Bauherr verpflichtet sich, vor Baubeginn eine selbstschuldnerische Bürgschaft zu überreichen.
- §6 Bestandserfassungen der Eisenbahninfrastruktur
Der Bauherr trägt die Kosten für eine Bestandserfassung der Eisenbahninfrastruktur vor Baudurchführung durch einen beim Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Bausachverständigen zum Zwecke der Beweissicherung. Die Beauftragung erfolgt durch die Deutsche Bahn.

Auf Kosten des Bauherrn erfolgen nach Fertigstellung des Bauvorhabens sowie 5 Jahre danach Bauwerksprüfungen auf Basis der Richtlinien der Deutschen Bahn.
- §7 Einwirkungen auf die Eisenbahninfrastruktur
Der Bauherr verpflichtet sich, die Erschütterungen seiner Baumaßnahmen so gering wie möglich zu halten und sichert gleichermaßen zu, dass diese Erschütterungen die Substanz der bestehenden Eisenbahninfrastruktur nicht beschädigen.
- §8 Beteiligung der Bahn in weiteren Planungsphasen
- §8 (1) Die Deutsche Bahn wird im Bebauungsplanverfahren als Träger öffentlicher Belange sowie im Baugenehmigungsverfahren beteiligt. Die Deutsche Bahn erhält den vom Bauherrn eingereichten Bauantrag 14 Kalendertage nach Einreichung bei der Behörde zur Information.
- §8 (2) Im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Bauplanungs- und Baugenehmigungsverfahren behält sich die Deutsche Bahn vor, auf Kosten des Bauherrn externe Firmen oder EBA-Sachverständige zu beteiligen und Stellungnahmen abzugeben. Schadensersatzansprüche des Bauherrn gegen die Deutsche Bahn wegen der Beteiligung und/oder Untätigkeit in den weiteren Planungsphasen sind ausgeschlossen. Stellungnahmen der Deutsche Bahn führen nicht zur Umkehr der vertraglich geregelten Beweislast des Bauherrn und entlassen diesen nicht aus der Gefährdungshaftung.
- §10 Immissionen der Bestandsanlagen sowie baulicher Maßnahmen und künftiger Anlagen der Deutschen Bahn
- §10 (1) Der Bauherr duldet gegenüber der Deutschen Bahn sämtliche Erschütterungs- und Schallimmissionen, Staubimmissionen, Funkenflug sowie das Bestehen von Elektrofeldern.
- § 10 (3) Der Bauherr trifft selbst alle notwendigen Vorkehrungen, damit seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.
- § 10 (4) Der Bauherr kann diesbezüglich gegenüber der Deutschen Bahn keine Ansprüche herleiten.
- §11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab
Die Deutsche Bahn stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab zu.

3.16.5 Nachbarschaftsvereinbarung zwischen Baufeld Nord und Baufeld Süd

Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) hat der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft als Eigentümerin der Flächen im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Vereinbarung vom 7. Juni 2018 gestattet, dass bei Anwendung des § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln Regel-Abstandsflächen der Nachbarbebauung auf ihrem Grundstück liegen. Die Gestattungsvereinbarung liegt dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor.

4. **Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB)**

Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die abwägungsrelevanten Belange werden nach Kenntnis der Anregungen, Bedenken und Einwendungen, die bei der Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit vorgebracht werden, ergänzt.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplanes wurden insbesondere folgende Belange berücksichtigt sowie gegeneinander und untereinander abgewogen:

4.1 **Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse** **(§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)**

Wohnen ist nur sehr eingeschränkt Bestandteil der zulässigen Nutzungen in den festgesetzten Kerngebieten. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind nicht zulässig. Bei der Planung von Betriebswohnungen sind im Baugenehmigungsverfahren gesunde Wohnverhältnisse nachzuweisen. Der Schwerpunkt liegt in der gewerblichen Nutzung und damit wird im Plangebiet insbesondere die Gewährleistung gesunder Arbeitsverhältnisse nachgewiesen. Im Umfeld des Plangebiets werden die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse berücksichtigt. Die Bewertung erfolgte im Rahmen von Fachgutachten. Entsprechend des Ergebnisses werden im Bebauungsplan im Rahmen von Festsetzungen z.B. Nutzungen eingeschränkt, Brennstoffe vorgegeben oder bauliche Vorgaben gemacht:

- **Tagesbelichtung:** Alle 4 Fassaden von Turm 6 (MK 6) halten die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht ein. Hier wurden die Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse gutachterlich²¹ überprüft. Mit Blick auf die Ergebnisse des Gutachtens wird davon ausgegangen, dass bis auf die Räume unter dem Fassadenvorsprung an der Nordost-Fassade von Turm 6 überall die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung gegeben ist. Unter Berücksichtigung der Überschreitung der Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO wurde die Tagesbelichtung auch im Kerngebiet MK 7 überprüft. Bis auf die Räume in den beiden unteren Geschossen über dem Sockel an der Nordfassade wird davon ausgegangen, dass überall die Machbarkeit einer ausreichenden Tagesbelichtung gegeben ist.
- Für die Räume mit ausreichender Tagesbelichtung sind gesunde Arbeitsverhältnisse gegeben. Für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung werden die zulässigen Nutzungen eingeschränkt. Bezogen auf den Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO werden tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen (textliche Festsetzung 1.8). Damit können auch in diesen Räumen gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt werden (vgl. Kapitel A III 3.5.1.6 „Prüfschritt E - Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung“).
- **Luftverunreinigende Stoffe:** Das Plangebiet liegt vollständig im Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung. Sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Andere Brennstoffe sind zur Wahrung der Belange der Luftreinhaltung im Sinne des BImSchG nur zulässig, wenn die Emissionswerte vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind (vgl. textliche Festsetzung 7.1).

²¹ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

- Luftschadstoffe: Es wurde gutachterlich geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden²². Die Ausbreitungsrechnung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten. Die lufthygienischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans werden bei Umsetzung des Bauvorhabens erfüllt. Zudem ergeben sich durch das Bauvorhaben keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebiets.
- Schallschutz: vgl. Kapitel A III 4.2 „Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – Schallschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)“
- Erschütterungsschutz: Zur Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen wurde eine messtechnische und rechnerische Untersuchung²³ durchgeführt. Aus gutachterlicher Sicht wird auf Grundlage der Prognoseergebnisse empfohlen, Maßnahmen zur Reduktion der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr für die Neubauten in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 zu treffen. Insbesondere sind hohe Sekundärluftschallimmissionen aus dem S-Bahnverkehr für die nahe am Tunnel gelegene Bebauung zu erwarten. Maßnahmen zur Reduktion der Sekundärluftschallimmissionen werden für die geplanten Gebäude im Plangebiet, sowohl für eine Wohn- als auch eine Büronutzung, erforderlich. Es wird daher festgesetzt (textliche Festsetzung 7.2), dass bauliche Anlagen schwingungstechnisch abgekoppelt vom S-Bahntunnel errichtet werden müssen, vgl. Kapitel A III 3.11 „Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen – Erschütterungsschutz (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)“.
- Elektrische und magnetische Felder: Aufgrund der räumlichen Nähe des Vorhabens zu den ober- und unterirdischen Bahnanlagen am Gleisdreieck (U-, S-, Fern-/ Regionalverkehr) wurden die elektrischen und magnetischen Felder gutachterlich²⁴ untersucht. Im Ergebnis wird festgestellt, dass der Schutz der Allgemeinheit nach 26. BImSchV vor magnetischen Gleichfeldern sowie vor elektrischen und magnetischen Wechselfeldern auch unter Einbeziehung aller Unsicherheiten sichergestellt ist. Schutzmaßnahmen gegenüber elektrischen und magnetischen Feldern sind nicht erforderlich.

4.2 Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse – Schallschutz (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB)

Zur Ermittlung von Anforderungen an den Schallschutz wurde eine schalltechnische Untersuchung²⁵ durchgeführt. Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst

²² Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 05.11.2021

²³ Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, GuD Consult, 08.11.2021

²⁴ Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bundeshauptstadt Berlin, Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck, Möhler+Partner Ingenieure AG, April 2018

²⁵ Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung, ALB Akustiklabor Berlin, 02.11.2022

vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen wurden detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für das Jahr 2030 der Schienenwege durchgeführt.

In der schalltechnischen Untersuchung werden neben dem Prognosenullfall zwei Prognoseplanfälle unterschieden:

- Prognoseplanfall 1 (PPF 1) ohne S-Bahnlinie S 21 und ohne ‚Urbane Mitte Nord‘
 - Vollausbau im Plangebiet entsprechend dem Masterplan ‚Urbane Mitte‘, Bestandsbebauung außerhalb des Plangebiets, vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne (außer ‚Urbane Mitte Nord‘) ermöglichten Bauvorhaben
 - Kfz-Verkehrszahlen des "Analyse-Planfalls" gemäß Verkehrsgutachten vom 03.08.2021
 - Schienenverkehrszahlen Prognose 2030 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte
- Prognoseplanfall 2 (PPF 2) mit S-Bahnlinie S 21 und mit ‚Urbane Mitte Nord‘
 - Bebauung wie im PPF 1, zusätzlich Vollausbau im Plangebiet ‚Urbane Mitte Nord‘
 - Bau der Trasse und eines offenen Hochbahnhofs der S-Bahnlinie S 21 (1. Obergeschoss)
 - Kfz-Verkehrszahlen wie im PPF 1
 - Schienenverkehrszahlen Prognose 2030 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte, Prognose der Deutsche Bahn AG für die geplante S-Bahnlinie S 21

Der Prognoseplanfall 2 stellt den Worst-Case hinsichtlich der auf das Vorhaben einwirkenden Verkehrslärmimmissionen dar.

Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten sowie der 16. BImSchV.

Hinweis:

Die schalltechnische Untersuchung (ALB 2022) hat als Beurteilungsgrundlage u. a. das Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 verwendet. Im Juli 2023 ist die Novellierung der Norm als Weißdruck erschienen. Das Beiblatt 1 zu DIN 18005:2023-07 weist für Kerngebiete im Vergleich zur Fassung von 1987 verringerte schalltechnische Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm von tags/nachts 63/53 dB(A) aus. Gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 betrugen die SOW für Verkehrslärm in Kerngebieten tags/nachts 65/55 dB(A). Die folgenden Ausführungen stützen sich auf die Inhalte der schalltechnischen Untersuchung und somit auf die Fassung Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05. Die angegebenen Werte zur Höhe der Überschreitungen der SOW erhöhen sich jeweils um 2 dB(A), Daraus ergeben sich jedoch keine abweichenden Schlussfolgerungen oder Bewertungen. Insbesondere die planerische Abwägungsentscheidung gegen eine Wohnnutzung bleibt unberührt und wird durch die Verringerung der SOW sogar noch weiterführend gestützt.

Darüber hinaus erfolgten Berechnungen

- zu den Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets durch vorhandene angrenzende gewerbliche Nutzungen mit Beurteilung gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm
- zu den durch die planermöglichten gewerblichen Nutzungen verursachten Fahrzeuggeräuschen auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Plangebiets im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm

- zu den Freizeitanlagen im Umfeld des Plangebiets mit Beurteilung gemäß Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln)

Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

4.2.1 Verkehrslärm

Die höchsten Beurteilungspegel durch Verkehrslärm ergeben sich im Prognoseplanfall 2 (PPF 2) mit dem Bau der S-Bahnstrecke S 21 mit einem geplanten offenen Hochbahnhof auf dem neuen S-Bahnviadukt in den geplanten Kerngebieten MK 1 bis MK 3 im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der PPF 2 wird daher vorsorglich der Beurteilung und der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen im Sinne eines Worst-Case zugrunde gelegt. Die dominierende Quelle für Verkehrslärmimmissionen ist der Schienenverkehr. Die Verkehrsgeräusche des Kfz-Verkehrs tragen im Plangebiet nur vernachlässigbar zum Gesamtverkehrslärm bei.

Auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse werden für das Plangebiet folgende Schlussfolgerungen ableiten:

1. Bezüglich der rechtlich anerkannten "Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung" von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts:

Die Schwellenwerte werden an großen Teilen der Fassaden der Gebäude im Plangebiet überschritten. Die Fassadenbereiche mit Überschreitung der entsprechenden Schwellenwerte sind in der Abbildung 24 für tags (Bild links) und nachts (Bild rechts) durch rote Punktsymbole gekennzeichnet.

2. Bezüglich der schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) für Verkehrslärm gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Kerngebiete tags/nachts von 65/55 dB(A):

Die SOW werden tags und nachts vor den südlichen, westlichen und nördlichen Fassaden überschritten. Die zusätzlichen Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitung der entsprechenden SOW sind in der Abbildung 24 für tags (Bild links) und für nachts (Bild rechts) gekennzeichnet. Nur vor den Fassadenbereichen ohne Punktsymbole ist der jeweilige SOW eingehalten.

Die Überschreitungen der SOW gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 betragen vor den Fassaden der planermöglichten Gebäude maximal 7 dB(A) tags und 14 dB(A) nachts an der Westfassade des Turms 7 im

6. OG. Hohe Beurteilungspegel treten auch vor der südwestlichen und nordwestlichen Fassade des Turms 6 auf.

Der SOW von 65 dB(A) tags wird an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 6: Nordostfassade bis zum 9. OG und Südostfassade
- Turm 7: Ostfassade
- Sockelgeschoss: Ostfassade

Der SOW von 55 dB(A) nachts wird an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 6: Südostfassade (bis auf Teilflächen mit geringfügiger Überschreitung im 6. und 7. OG)
- Turm 7: Ostfassade
- Sockelgeschoss: Ostfassade

Um die Auswirkungen des zusätzlichen Schienenverkehrslärms der S-Bahnlinie S 21 auf die Höhe der Verkehrslärmpegel vor den Fassaden der geplanten Gebäude der ‚Urbanen Mitte Süd‘ aufzuzeigen, wurden die Pegeldifferenzen PPF 2 (mit S 21) minus PPF 1 (ohne S 21) ermittelt. Das Ergebnis zeigt, dass die geplante S-Bahnlinie S 21 vor den zur Bahntrasse ausgerichteten Fassaden der geplanten Gebäude erhebliche Zunahmen der Beurteilungspegel um bis zu 3 dB(A) tags und 4 dB(A) nachts verursacht.

In der schalltechnischen Untersuchung wird vorgeschlagen, die Anforderungen an den Schallschutz der Außenbauteile vorsorglich auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse zum PPF 2 zu ermitteln.

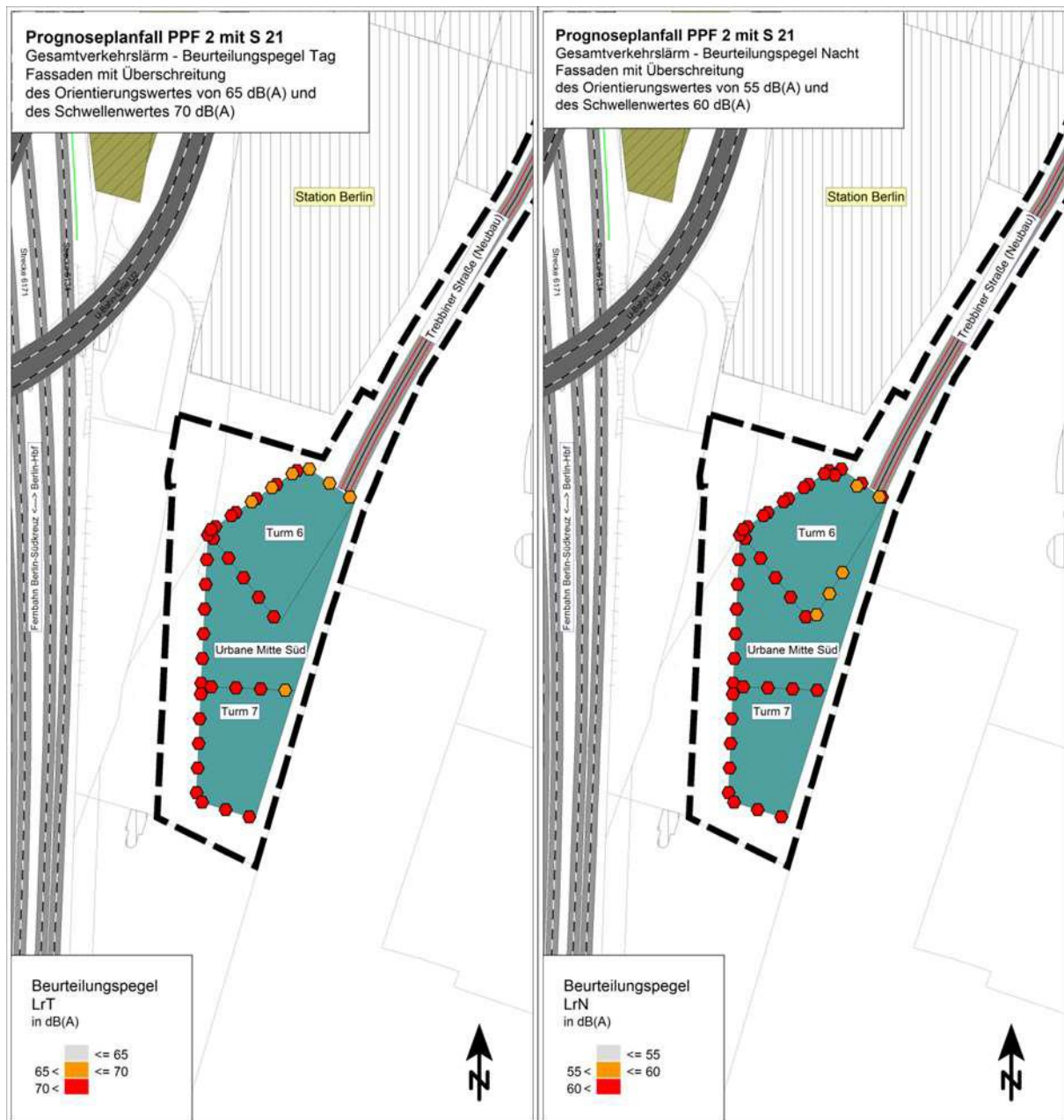


Abbildung 24: Kennzeichnung der Fassadenbereiche der Gebäude im Plangebiet mit Überschreitungen des schalltechnischen Orientierungswertes (SOW) tags von 65 dB(A) bzw. des "Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung" tags von 70 dB(A) (Bild links) und des SOW nachts von 55 dB(A) bzw. des "Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung" nachts von 60 dB(A) (Bild rechts) (jeweils höchster Pegel je Fassadenpunkt); Quelle: Schalltechnische Untersuchung vom 02.11.2022

Für die allgemein in den Kerngebieten zulässigen Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten, die ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen sowie für die Raumarten Büroräume o. Ä. und Unterrichtsräume o. Ä. sind gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Mit dem Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurde geregelt, dass im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr besteht, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.

Um zu verdeutlichen, welche Anforderungen an den baulichen Schallschutz sich gemäß DIN 4109-1 ergeben, wurden in der schalltechnischen Untersuchung exemplarische Berechnungen durchgeführt. Grundlage sind die an Fassadenpunkten für die Verkehrswegearten Kfz-Verkehr und Schienenverkehr berechneten Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms. Die

entsprechenden Berechnungsergebnisse sind in Kapitel A III 4.2.6 „Beispielberechnungen zum baulichen Schallschutz“ dargestellt,

Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm gemäß DIN 4109-1 ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den Lärmschutzmaßnahmen vgl. Kapitel. A III 4.2.4 „Lärmschutzmaßnahmen“.

4.2.1.1 Beurteilung des planermöglichten Straßenneubaus in Verlängerung der Trebbiner Straße gemäß der 16. BImSchV

Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll planungsrechtlich der Neubau einer privaten Verkehrsfläche – Verlängerung der Trebbiner Straße – ermöglicht werden. Der Neubau wird analog einer öffentlichen Straße betrachtet, womit der Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung-16. BImSchV gegeben ist. Es wurde geprüft, ob für im Bestand vorhandene schutzbedürftige Nutzungen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte Tag und/oder Nacht der 16. BImSchV vorliegt. Die vorhandenen Nutzungen im Umfeld des geplanten Neubaus der Trebbiner Straße sind wie Gewerbegebiet einzustufen. Für die Immissionsorte im Gewerbegebiet gelten die Immissionsgrenzwerte 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts. Einzige Ausnahme bildet die Hausmeisterwohnung im Haus Trebbiner Straße 8-9, die vorsorglich wie Mischgebiet mit den Immissionsgrenzwerten 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts beurteilt wird.

Im Ergebnis der Berechnungen ist festzustellen, dass die Immissionsgrenzwerte an allen maßgeblichen Punkten weit unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen ergibt sich durch den planermöglichten Straßenneubau demnach nicht.

4.2.1.2 Anwendung der RLS-19

Die Ermittlung von Verkehrsräuschen anhand der RLS-19 war im Planverfahren nicht erforderlich. Die Anwendung der RLS-19 ist daher auch kein Bestandteil der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan.

Für das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘ wird die 16. BImSchV außerdem ohnehin lediglich analog angewendet, da es sich bei der neuzubauenden Straße um eine Privatstraße handelt und nicht um eine öffentliche Straße, wie von der 16. BImSchV vorausgesetzt. Der Straßenverkehrslärm ist im Plangebiet zudem von untergeordneter Bedeutung. Dominierende Lärmquelle ist der durch den Schienenverkehr verursachte Lärm.

4.2.2 Gewerbelärm

Bezüglich der vorhandenen gewerblichen Betriebe und Anlagen im Untersuchungsraum und der im Plangebiet zu erwartenden Schallimmissionen können folgende Schlussfolgerungen getroffen werden:

4.2.2.1 Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der möglichen Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass bei drei zulässigen Szenarien des Veranstaltungsbetriebs der Immissionsrichtwert gemäß TA Lärm nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten wird.

Lediglich in dem Szenario "Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8" wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der Immissionsrichtwert nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand Immissionsrichtwert-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC bestätigt in ihrer Stellungnahme im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung diese gutachterliche Einschätzung. Auch sie hält es für angemessen, die für besondere Fälle berechneten Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte um weniger als 1 dB zu tolerieren.

Der Immissionsrichtwert nachts ist vorliegend nur dann anzuwenden, sofern sich an den entsprechenden Fassaden Fenster von Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten oder von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen befinden. Für Büro- und Unterrichtsräume o. Ä. gilt im Vergleich zur Tagzeit nachts kein erhöhter Schutzanspruch, vgl. Kapitel A III 4.2.2.1 „Büro- und Unterrichtsräume – Schutzanspruch nachts“. Dem Schutzbedürfnis dieser Raumarten ist ausreichend Rechnung getragen, wenn der höhere Immissionsrichtwert Tag von 60 dB(A) eingehalten wird. Dieser Immissionsrichtwert wird vor allen Fassaden der möglichen Gebäude sicher eingehalten.

Liefer- und Ladegeräusche südlich der Halle 8: Die Geräuschimmissionen durch die ausschließlich tagsüber zulässigen Liefer- und Ladegeräusche südlich der Halle 8 wurden im schalltechnischen Gutachten exemplarisch für den Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8 ermittelt. Der höchste Beurteilungspegel tritt mit 58,6 dB(A) an der Nordostfassade des Turms 6 im 1. Obergeschoss auf. Im Ergebnis der Untersuchung des Liefer- und Ladebetriebs ist festzustellen, dass der Immissionsrichtwert tags für Kerngebiete von 60 dB(A) an allen Immissionsorten unterschritten wird.

Tieffrequente Geräuschimmissionen: Wie gesonderte Berechnungen zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche vor.

sche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten.

Keine zusätzliche Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten: Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION Berlin stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION Berlin zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Auch wenn das Plangebiet südlich liegt, führen Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin.

Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan für Berlin von 1960 planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig *"Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können"*. Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die genannten Begrenzungen der Geräuschemissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION Berlin genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zu erwarten. Sie sind auch aktuell nicht geplant. Denn ausweislich eines aktuell beantragten und zwischenzeitlich auch erteilten Vorbescheids der heutigen Grundstückseigentümerin plant diese eher die Konversion des Grundstücks in einen Bürostandort unter teilweiser Aufgabe des Veranstaltungsbetriebs. Zukünftig sind daher eher weniger und nicht mehr Emissionen zu erwarten.

Übrige vorhandene gewerbliche Nutzungen: Die durch die übrigen vorhandenen gewerblichen Nutzungen im Umfeld des Plangebiets verursachten Geräuschemissionen sind aufgrund der bestehenden und deutlich näher zu den Nutzungen gelegenen Wohngebäude, an denen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Mischgebiete eingehalten werden müssen, für schutzbedürftige Nutzungen im Plangebiet nicht von Bedeutung.

Innerhalb des Plangebiets mögliche Betriebe und Anlagen: Die Prognose und Beurteilung der Auswirkungen der im Plangebiet möglichen gewerblichen Nutzungen ist infolge des Fehlens einer hinreichend genauen Planung nur bedingt möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend in die entsprechenden Baugenehmigungsverfahren verlagert werden und wird dort auch als möglich eingeschätzt.

Die von stationären Anlagen der Haustechnik oder ihren Komponenten (RLT-Anlagen, Kälteanlagen etc.) bzw. über Fenster, Türen, Außenwände, Dach und Lüftungsöffnungen einer Haustechnik-Zentrale abgestrahlten Geräusche müssen die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an jeweils maßgeblichen Immissionsorten unter Berücksichtigung der Geräuschanteile von vorhandenen Anlagen einhalten. Dies gilt für Immissionsorte innerhalb und außerhalb des Plangebiets.

Vorhabenbezogener Kfz-Verkehr: Die Untersuchung zu den Verkehrsgeräuschen durch den vorhabenbezogenen Kfz-Verkehr auf öffentlichen Straßen kommt zu dem Ergebnis, dass selbst die durch alle planermöglichten Gewerbenutzungen im Plangebiet zusammen verursachte Zunahme des Verkehrs auf der einzigen Zufahrtsstraße Trebbiner Straße keine Maßnahmen gemäß Nr. 7.4 der TA Lärm erfordert.

4.2.2.2 Büro- und Unterrichtsräume – Schutzanspruch nachts

Für Büro- und Unterrichtsräume o.ä. gilt nach Ansicht des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts sowie des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg im Vergleich zur Tagzeit nachts kein erhöhter Schutzanspruch.

Die abgesenkten Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 Satz 1 der TA Lärm für die Nacht tragen dem besonderen Ruhe- und Schlafbedürfnis der Wohnbevölkerung Rechnung. Ein solches Ruhebedürfnis besteht bei einer nächtlichen beruflichen Nutzung von Büroräumen grundsätzlich nicht (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2017 – 5 S 1475/16, BeckRS 2017, 150714, Rn. 135; vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, BeckRS 2007, 26832). Da Büroräume nicht zum Schlafen bestimmt sind und dort auch üblicherweise nicht geschlafen wird, müssen diese Werte nachts daher für Büronutzungen nicht eingehalten werden (vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, BeckRS 2007, 26832). Dem Schutzbedürfnis wird ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren

Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten werden. Dafür spricht auch, dass der TA Lärm laut dem Bundesverwaltungsgericht die Vorstellung zugrunde liegt, dass nachts ein höheres Schutzniveau in allen „Wohn- und Schlafräumen“ sicherzustellen sei (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29. August 2007 – 4 C 2.07, ZfBR 2008, 56(59)). Dies ist aber in Büroräumen nicht relevant, da sie nicht zum Wohnen und Schlafen bestimmt sind.

Es wird angenommen, dass der abgesenkte Richtwert der TA Lärm für Gewerbegebiete regelmäßig nur auf den Schutz von Wohn(schlaf)räumen ziele. Zwar wird vertreten, diese Annahme stehe im Widerspruch dazu, dass die TA Lärm die Herabsenkung des nächtlichen Richtwerts für Gewerbegebiete regelhaft vorschreibt, die Wohnnutzung in jenen Gebieten aber nur ausnahmsweise zulässig ist (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 150). Der für den maßgeblichen Immissionsort nach der TA Lärm zu beurteilende, schutzbedürftige Raum bestimmt sich nach der DIN 4109:1989-11. (Ergänzung durch den Plangeber: Die geltende DIN 4109-1:2018-01 führt die schutzbedürftigen Räume unter Ziffer 3.16 auf.) Dort sind unter „Schallschutz im Hochbau“ Nr. 4.1 neben Wohn- und Schlafräumen auch Büroräume als schutzbedürftige Räume genannt (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 143). Diese Sichtweise unterstellt, müssten auch für Büroräume die nachts abgesenkten Immissionsrichtwerte gelten. Selbst dann wird vorliegend der Immissionsrichtwert nachts aber nur an zwei Fassaden – nur an begrenzten Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen und an der Nordwestfassade lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand – überschritten. Zudem beträgt die Überschreitung auch nur 0,5 dB und ist somit nur äußerst geringfügig. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms kann von einer weitgehenden Überlagerung ausgegangen und die Überschreitung dieses Immissionsrichtwerts daher insgesamt vernachlässigt werden. Dies bestätigt sich auch aus den „Handlungsempfehlungen zum Lärmschutz in der Planung – Gewerbelärm“ der Landeshauptstadt München zur Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm: „Eine dauerhafte Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist lediglich um bis zu 1 dB gemäß Ziff. 3.2.1 [Abs. 3] TA Lärm möglich, da in diesem Falle die Genehmigung eines Betriebs nicht versagt werden soll.“

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in dieser Entscheidung zudem ausdrücklich offengelassen, ob für Büroräume im Einzelfall eine Sonderprüfung nach Nr. 3.2.2 der TA Lärm angezeigt sein und dabei festgestellt werden kann, dass benutzte Büroräume auch nachts nur den Schutzanspruch der Tageszeit haben (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 148).

In diesem Sinne kann es bei der Ansicht des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts sowie des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg bleiben, wonach Büroräume nachts nicht schutzwürdig sind und der Immissionsrichtwert Nacht dort daher nicht eingehalten werden muss.

Für diese Büronutzungen ist daher vorliegend die Einhaltung des Immissionsrichtwerts Tag von 60 dB(A) ausreichend (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, S. 111). Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN 4109 und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden.

4.2.3 Freizeitlärm

Für die südlich des Plangebiets gelegenen Freizeitanlagen im Ostpark und für die Beachvolleyballfelder im Westpark wurden vor den Fassaden der Türme im Kerngebiet MK 7 die Beurteilungspegel ermittelt. Es zeigte sich, dass vor der Südfassade des Turms 7 (MK 7) tags innerhalb der Ruhezeiten der entsprechende Immissionsrichtwert der Freizeitlärm-Richtlinie von 55 dB(A) um maximal ca. 5 dB(A) überschritten wird. Vor der Westfassade und vor dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 (MK 7) beträgt die Überschreitung in diesen Beurteilungszeiten zwischen 0,8 und 3,2 dB(A). Außerhalb der Ruhezeiten tagsüber an Werktagen sowie Sonn- und Feiertagen wird keine Immissionsrichtwert-Überschreitung festgestellt. Den Berechnungen wurden Worst-Case-Emissionsansätze zugrunde gelegt.

Die Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich vorwiegend an dem Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Da in den Kerngebieten Wohnungen für einen eingeschränkten Personenkreis (§ 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO) nur ausnahmsweise zugelassen werden, sind nach Auffassung des Schallgutachtenden die Immissionsrichtwerte (IRW) für Ruhezeiten nicht anzuwenden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC bestätigt in ihrer Stellungnahme vom 29.01.2019 im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung diese gutachterliche Einschätzung. Sie hält diesen Ansatz für angemessen.

4.2.4 Lärmschutzmaßnahmen

Aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist grundsätzlich der Vorzug gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu geben.

4.2.4.1 Aktive Lärmschutzmaßnahme

Prinzipiell mögliche aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenwegen unterliegen grundsätzlich der Fachplanung in der Verantwortung der Schienenverkehrsträger und sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Beim Bau der S-Bahnstrecke S 21 ist die Deutsche Bahn AG verpflichtet, die gemäß der 16. BImSchV erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden an den Trassen keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt, da noch keine entsprechenden Planungsdaten vorlagen. Die Berechnungsergebnisse stellen somit im Hinblick auf die Geräuschemissionen und -immissionen der geplanten S-Bahnstrecke S 21 den Worst-Case dar.

Die Straßen mit größerem Verkehrsaufkommen befinden sich außerhalb des Plangebiets und tragen nur geringfügig zum Gesamtverkehrslärmpegel bei, der durch den Schienenverkehrslärm dominiert wird. Lärmschutzmaßnahmen an den Straßen kommen daher in Bezug auf das Plangebiet nicht in Betracht.

4.2.4.2 Passive Lärmschutzmaßnahmen

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen aus den o. g. Gründen nicht realisierbar sind, kommen grundsätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen infrage, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zumindest im Innenbereich von schutzbedürftigen Räumen – Büroräumen u. ä., Unterrichtsräumen u. ä., Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten, ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen etc. – zu sichern.

4.2.5 Hinnahme einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte

Folgende städtebauliche Gründe sprechen allgemein und speziell im vorliegenden Fall für die Hinnahme einer Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte:

1. Der Trennungsgrundsatz gemäß § 50 BImSchG würde im vorliegenden Fall die räumliche Trennung zwischen den an das Plangebiet unmittelbar angrenzenden Schienenwegen verlangen. Wie die Berechnungsergebnisse verdeutlichen, ist dies durch Abrücken von den Schienenwegen nicht möglich, da die als Maßstab dienenden schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm (OW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Kerngebiete vor den schienenzugewandten Fassaden im Plangebiet prinzipiell nicht eingehalten werden können.
2. Eine Durchbrechung des Trennungsgebotes im Sinne des § 50 BImSchG erscheint vorliegend angesichts der überwiegend geplanten gering empfindlichen Nutzungen auch aus folgenden Gründen vertretbar:
 - sparsamer Umgang mit Grund und Boden (Nachverdichtung, Maßnahmen zur Innenentwicklung, s. auch § 1a Abs. 2 BauGB)
 - Nutzung vorhandener Infrastruktur
 - Gebot kostensparenden Bauens
 - Sicherstellung gesunder Wohn- und vor allem Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen

Mit Verweis auf das Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen²⁶ besteht im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln. Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen den Außenlärm gemäß DIN 4109-1 Schallschutz im Hochbau ist damit im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den übrigen möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen – z. B. Grundrissregelung, besondere Fensterkonstruktionen o. Ä. – sind für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen ebenfalls keine Festsetzungen erforderlich.

4.2.6 Beispielberechnungen zum baulichen Schallschutz

Gemäß Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen dennoch zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss.

Um zu verdeutlichen, welche Anforderungen an den baulichen Schallschutz sich gemäß DIN 4109-1 ergeben, wurden exemplarische Berechnungen durchgeführt. Grundlage sind die an Fassadenpunkten für die Verkehrswegearten Kfz-Verkehr und Schienenverkehr berechneten Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms. Eine gesonderte Berechnung der Teil-Beurteilungspegel für die Verkehrswegearten ist im Plangebiet nicht erforderlich, weil die Beurteilungspegel an allen Fassaden vom Schienenverkehrslärm dominiert werden und der Straßenverkehrslärm nur einen vernachlässigbar geringen Beitrag zum Gesamtverkehrslärm liefert.

Gemäß den in der schalltechnischen Untersuchung erläuterten Berechnungsvorschriften wurden exemplarisch für die Raumarten "Büroräume und Ähnliches" sowie "Übernachtungsräume

²⁶ Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3/ 2020: „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“

in Beherbergungsstätten" die erforderlichen gesamten bewerteten Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$) berechnet. Die Raumkorrektur K_{AL} fand hierbei keine Berücksichtigung.

Die entsprechenden Berechnungsergebnisse sind in Form von Gebäudelärmkarten in Abbildung 25 für Büroräume und Ähnliches (Bild links) sowie für Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten (Bild rechts) dargestellt. Es wurden jeweils die Beurteilungspegel des Prognoseplanfalls PPF 2 mit Betrieb der neuen S-Bahnstrecke S 21 und Neubau der ‚Urbanen Mitte Nord‘ zugrunde gelegt.

In den Punktsymbolen wird jeweils der höchste Wert für das erforderliche gesamte bewertete Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ je Fassadenpunkt angegeben. Die Fassadenpunkte werden nur angezeigt, wenn sich für erf. $R'_{w,ges}$ mindestens ein Wert von mehr als 35 dB errechnet.

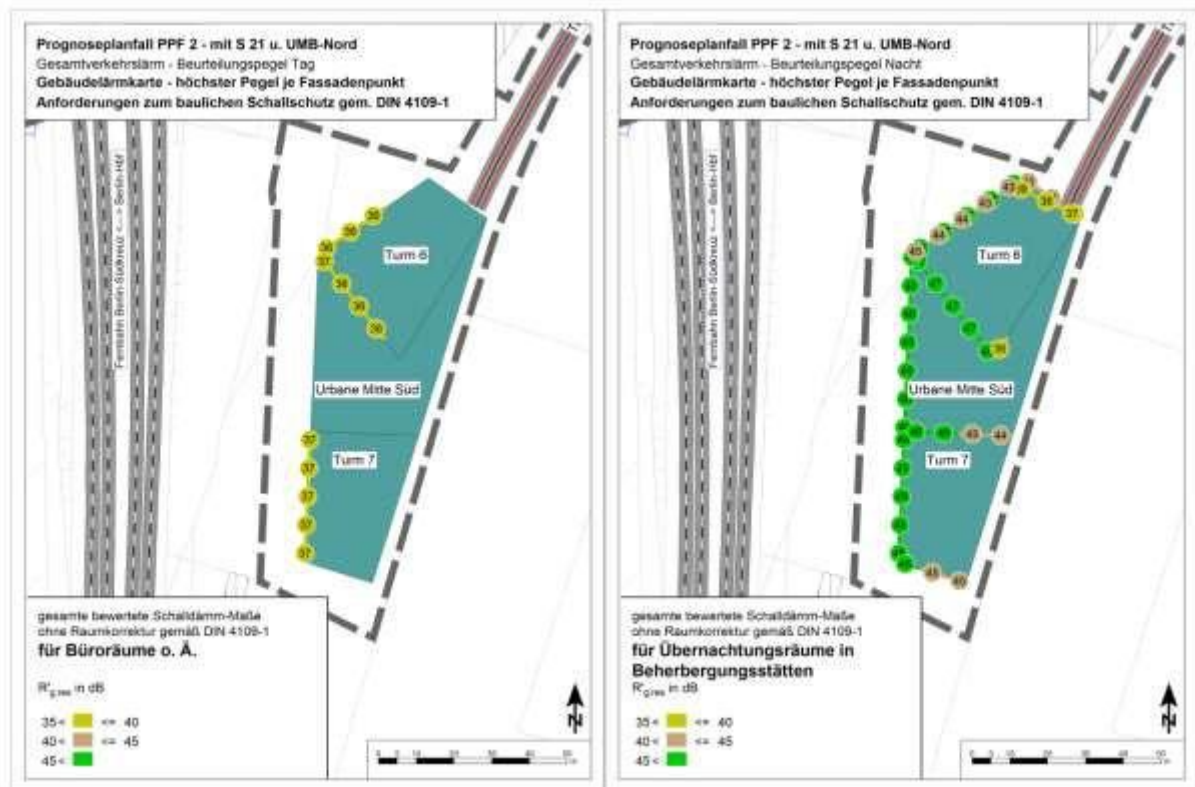


Abbildung 25: Exemplarische Berechnungen der erforderlichen gesamten bewerteten Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,ges}$) ohne Berücksichtigung der Raumkorrektur K_{AL} in Form von Gebäudelärmkarten - für Büroräume u. Ä. (Bild links) und - für Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten u. Ä. (Bild rechts)
Quelle: Schalltechnische Untersuchung vom 02.11.2022

Für Büroräume ergeben sich an Teilen der Westfassaden des Turms 6 und an der Westfassade von Turm 7 Werte für das erf. $R'_{w,ges}$ von 36 bzw. 37 dB. Die Berechnungen zeigen, dass an den Nordost- und Ostfassaden des Turms 6, an der Nord-, Ost- und Südfassaden des Turms 7 sowie an allen Fassaden der Sockelgeschosse keine besonderen Anforderungen an den baulichen Schallschutz zu beachten sind.

Für die Raumart Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten errechnen sich erforderliche gesamte bewertete Schalldämm-Maße erf. $R'_{w,ges}$ zwischen 37 dB an der Nordostfassade des Turms 6 und bis zu 48 dB an der Westfassade des Turms 7.

Unter Berücksichtigung der jeweiligen Raumkorrektur werden sich in vielen Fällen – abhängig vom Raumgrundriss – von den dargestellten Werten abweichende Werte für das erf. $R'_{w,ges}$

ergeben. Bei aus Schallschutzsicht ungünstigen Raumgrundrissen – geringe Tiefe im Verhältnis zur Breite der Außenwand – kann sich die Anforderung u. U. deutlich erhöhen.

Die genaue Ermittlung des erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maßes erf. $R'_{w,ges}$ unter Berücksichtigung der Raumkorrektur und der Anforderungen an die einzelnen Außenbauteile (opake Wandanteile, Fenster, Lüftungsöffnungen etc.) erfolgt im Rahmen des bauaufsichtlichen Verfahrens.

Durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

4.3 Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung **(§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)**

Wohnen ist nur sehr eingeschränkt Bestandteil der zulässigen Nutzungen in den festgesetzten Kerngebieten. Wohnnutzungen sind nicht geplant; lediglich Betriebswohnungen sind im Plangebiet ausnahmsweise zulässig.

Im Bebauungsplan-Vorentwurf zum VI-140ca (Urbane Mitte) vom 12.02.2016 war im Plangebiet noch eine Wohnnutzung im Umfang von ca. 10 % der geplanten Geschossfläche vorgesehen. Dieses Planungsziel wurde insbesondere aufgrund der hohen Schallimmissionen aufgegeben, Wohnungen sind kein Bestandteil des Nutzungskonzepts. In der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von den Bürger*innen eine stärkere Berücksichtigung des hohen Wohnungsbedarfs gewünscht. Dem wird aus unterschiedlichen Gründen nicht nachgekommen:

- Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist im Kapitel A I 3.4 „Stadtentwicklungsplanungen“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen.
- Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden.
- Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet.
- Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an

diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.

- Eine Wohnnutzung ist auch aufgrund der starken Lärmbelastung kein Bestandteil des Konzepts. insbesondere da ganz überwiegend keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung²⁷ werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Im Ergebnis wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich:
 - Turm 6: Südostfassade
 - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
 - Sockelbau: Ostfassade
- Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet.
- In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist der Standort ‚Urbane Mitte Süd‘ weitestgehend ungeeignet.

Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

4.4 Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung **(§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)**

4.4.1 Belange der sozialen Bedürfnisse

Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst wird aufgrund der fehlenden Wohnnutzung kein Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ausgelöst. Die Projektträgerin steht aber der Ansiedlung von entsprechenden Einrichtungen positiv gegenüber. Das konkrete Nutzungskonzept ist kein Bestandteil der Bebauungsplanung, auch eine gesonderte Festsetzung ist dazu nicht erforderlich. Anlagen für soziale Zwecke sind in den Kerngebieten allgemein zulässig.

Als soziale Belange werden auch die Themen Sicherheit, Kommunikation und Einkaufen angesehen.

²⁷ Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung, ALB Akustiklabor Berlin, 02.11.2022

- Die Einrichtung von vielfältigen Nutzungen einschließlich Gastronomie, kulturellen und sportlichen Einrichtungen soll die Verödung des Plangebiets und die Entwicklung eines Sicherheitsrisikos abends nach Geschäftsschluss verhindern.
- Durch die Gestaltung und Durchlässigkeit des geplanten Stadtraums für die Öffentlichkeit wird auch ein neuer Aufenthalts- und Kommunikationsraum geschaffen.
- Es ist geplant, Einkaufsmöglichkeiten für die Nahversorgung anzubieten.

4.4.2 Belange der kulturellen Bedürfnisse

In direkter Nachbarschaft zum Plangebiet liegt das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks mit dem Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet;
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr, am Wochenende um 18.00 Uhr schließt. Dann wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar.

4.5 Belange von Sport, Freizeit und Erholung (§ 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB)

Das Plangebiet grenzt an den Park am Gleisdreieck mit seinen umfassenden Angeboten im Bereich Sport, Freizeit und Erholung. Das Plangebiet und der Park sollen miteinander verzahnt werden. Die offene Gestaltung der ‚Urbanen Mitte‘ ermöglicht vielfältige Übergangsmöglichkeiten. Es ist vorgesehen, dass die Freiräume in der ‚Urbanen Mitte‘, obwohl es sich um private Flächen handelt, als öffentliche Aufenthalts- und Kommunikations-, aber auch Transiträume genutzt werden können. Der geplante Stadtraum soll allen zu Fuß Gehenden und im eingeschränkten Umfang auch Radfahrenden offenstehen. In Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße ist eine neue öffentliche Fuß- und Radwegeverbindung zum westlich verlaufenden Radfernweg geplant, über die auch die beiden Parkhälften -West- und Ostpark- erreichbar sind.

Das Vorhaben 'Urbane Mitte Süd' löst keinen Bedarf an Sportanlagen aus, da hier kein Wohnen vorgesehen ist. Es besteht daher kein Erfordernis, hier öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportanlagen festzusetzen. Das zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehörende unverbindliche Nutzungskonzept sieht allerdings in den Kerngebieten MK 6 / MK 7 eine Sporthalle und eine Außensportanlage vor, in räumlicher Nähe zur bestehenden Skateranlage. In den Sockelgeschossen sind entsprechend des Nutzungskonzeptes auch sportbezogene Handelseinrichtungen, z.B. zu Fahrrädern, Skateboards angedacht.

Es wurde auch untersucht, ob und welche Auswirkungen das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ auf den Park am Gleisdreieck, d.h. auf seine Funktion für Sport, Freizeit und Erholung haben kann. Die Schwerpunkte lagen auf den Themen

- Einschränkung der Skateranlage südlich des Plangebiets
- Verschattung des Parks am Gleisdreieck
- Zunahme der Frequentierung / der Nutzer im Park am Gleisdreieck

4.5.1 Einschränkung der Skateranlage südlich des Plangebiets

Von der südlich an das Plangebiet angrenzenden Skateranlage im Park am Gleisdreieck geht Sport- und Freizeitlärm aus. Die geplanten Nutzungen im Kerngebiet MK 7 und MK 6 sollen diese Sport- und Freizeitnutzung aber nicht einschränken.

Nicht nur aus diesem Grund wird die Zulässigkeit von Wohnungen in den Kerngebieten ausgeschlossen, lediglich Betriebswohnungen (Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter) sind ausnahmsweise zulässig. Diese "ausnahmsweise Zulässigkeit" impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung eine immissionschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Nutzung als Betriebswohnung ist zu untersagen.

Eine Hotelnutzung ist hingegen mit ausreichendem Schallschutz zulässig.

4.5.2 Verschattung des Parks am Gleisdreieck

Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck wurde gutachterlich²⁸ untersucht. Das Fachgutachten liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In der Untersuchung wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$.

Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt.

Die Schattenläufe im Westpark stellen sich an den drei simulierten Tagen folgendermaßen dar:

- Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten.
- Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen.

²⁸ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

- Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdender, aber immer noch langer Schattenlänge nach Norden.

Im Sommer fällt ab 9.00 Uhr, im Frühjahr und Herbst ab 10.00 Uhr und im Winter ab 11.00 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark.

Die Schattenläufe im Ostpark werden im Gutachten folgendermaßen dargestellt:

Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14.00 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20.00 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen.

Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt.

4.5.3 Zunahme der Frequentierung / der Nutzer im Park am Gleisdreieck

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Das ist zunächst eine wertneutrale Feststellung, denn sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat grundsätzlich einen Vorrang vor der anderen.

Die Zunahme der Frequentierung wurde gutachterlich quantifiziert und bewertet²⁹. Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besuchende und Nutzendengruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

- Es sind keine Studien bekannt, die das Verhalten bzw. die (Freizeit-) Aktivitäten von Bürobeschäftigten systematisch vor und nach ihrer Tätigkeit im Büro in ihrer direkten Standortumgebung analysieren. Entsprechend liegen keine belastbaren Erkenntnisse zur Beanspruchung/ Intensität der Frequentierung von Parkanlagen bzw. öffentlichen Grünflächen vor.
- Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün³⁰ als Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohnerschaft in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte am Gleisdreieck‘ aktuell mit 14,4 m²/Einwohner*in zwar niedriger als die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,5 m²/EW) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnah

²⁹ Ergänzte gutachterliche Stellungnahme, Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, B-Plan VI-140 caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140 cab Urbane Mitte Süd, bulwiengesa, 10.12.2021

³⁰ Charta für das Berliner Stadtgrün, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Mai 2020

Parkanlagen von zusammen 13 m²/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner*innen) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m²/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m²/Einwohner*in drücken.

- In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ werden künftig bei Vollausslastung rd. 530 Menschen arbeiten (2.650 Menschen in der gesamten „Urbanen Mitte“; der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nimmt 20% der geplanten Gesamtgeschossfläche des geplanten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ ein; daher wurde der Wert entsprechend auf das Bebauungsplangebiet VI-140cab umgerechnet). Im Regelfall werden diese wochentags von 9 bis 16 Uhr in dieser Anzahl präsent sein. Aufgrund erhöhter Homeoffice-Arbeiten und Reiseaktivitäten der Bürobeschäftigten sowie anteiligen Urlauben ist von einer mittleren Präsenz von maximal 80 % der Bürobeschäftigten auszugehen, was sich entsprechend dämpfend auf eine potenzielle Nachfrage nach Aktivitäten im Park am Gleisdreieck auswirkt.
- Der größte frequenzmindernde Effekt geht von den üblichen Freizeitgewohnheiten der Bürobeschäftigten aus. In Abhängigkeit ihrer Lebens-/Altersphase werden Freizeitaktivitäten unterschiedlich intensiv im außerhäusigen oder innerhäusigen Bereich vorgenommen. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Anzahl von rd. 134 Bürobeschäftigten ausgegangen werden, die verstärkt außerhäusigen Freizeitaktivitäten im Park am Gleisdreieck nachgehen. Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 1.940 m² Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt.
- Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der Urbanen Mitte weiterhin den Anwohnern "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzengruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen.
- Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzengruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesucher nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigten und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden.

4.6 Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile **(§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)**

Das geplante Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist Bestandteil einer umfangreichen innerstädtischen Flächenkonversion im Areal des sogenannten ‚Gleisdreiecks‘ zur Erneuerung und Fortentwicklung des Ortsteils.

Von 1874 bis zu seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde das ‚Gleisdreieck‘ in Verbindung mit dem Anhalter Bahnhof und Potsdamer Bahnhof als Güter- und Postbahnhof genutzt. Nach 1945 wurde der Personen- und Gütertransport eingestellt, lediglich S- und U-Bahn durchquerten noch das ehemalige Bahngelände, das sich allmählich zur unzugänglichen Stadtbrache entwickelte.

Durch die Wiedervereinigung 1990 rückte das ‚Gleisdreieck‘ in Bezug auf die Gesamtstadt wieder in eine zentrale Lage. Das ehemalige Bahngelände / die Gewerbebrache sollte in das Umfeld integriert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. 1997 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck. Das Konzept schlug mehrere am Rand gelegene Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden zentralen Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden.

2005 wurde aufbauend auf dem Entwicklungskonzept ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate, der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Areals ‚Gleisdreiecks‘ abgeschlossen. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die gemeinsamen Ziele der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreiecks für einzelne Baufelder formuliert, so auch für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag“).

Die ‚Urbane Mitte‘ ist das letzte Baufeld im Areal ‚Gleisdreieck‘, das noch zu entwickeln ist. Mit dem Bau der ‚Urbanen Mitte‘ kann die langfristige Erneuerung dieses Ortsteils mit dem zentralen Park am Gleisdreieck vervollständigt und abgeschlossen werden. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schafft die Voraussetzungen zur Realisierung des südlichen Teilbereichs.

4.7 Belange der Erhaltung zentraler Versorgungsbereiche **(§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)**

Im Bebauungsplan wird bei der Festsetzung zur Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen die Erhaltung bestehender Zentren berücksichtigt, vgl. Kapitel A III 3.1.1.2 „Einzelhandel“. Obwohl der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) geteilt wurde, sind bestimmte Auswirkungen des Projekts auch weiterhin gemeinsam zu betrachten. Das betrifft z.B. das Thema Einzelhandel. In der ‚Urbanen Mitte‘ sollen gemäß Nutzungskonzept vom 14.09.2018 ca. 4.600 m², maximal 4.999 m² Verkaufsfläche entstehen. Damit liegt die Verkaufsflächengröße unterhalb der Dimensionierung eines städtischen Zentrums (ab 5.000 m² Verkaufsfläche) und damit ist per se die Verträglichkeit gegeben. Von den knapp 5.000 m² Verkaufsfläche sind ca. 4.000 m² im Norden (Bebauungsplan VI-140caa) und lediglich 1.000 m² im Süden (Bebauungsplan VI-140cab) vorgesehen.

Gesamtprojekt ‚Urbane Mitte‘

Trotzdem die Verträglichkeit als gegeben angenommen werden kann, wurde zur Bewertung der Auswirkungen der zulässigen 5.000 m² Verkaufsfläche auf die umliegenden Zentren bzw. zum Nachweis der Verträglichkeit ein Gutachten mit dem Titel "Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept"³¹ erstellt.

Der Projektstandort ‚Urbane Mitte‘ ist bisher weder einzelhandelsseitig vorgeprägt, noch im Berliner Zentrenkonzept klassifiziert. Neben aufgelockertem Einzelhandelsbesatz und vereinzelten Einzelhandelskonzentrationen im Umfeld ist das Projektvorhaben von einem Ortsteilzentrum, zwei Stadtteilzentren und drei Nahversorgungszentren umgeben:

- Ortsteilzentrum Potsdamer Straße
- Stadtteilzentrum Kaiser-Wilhelm-Platz/Hauptstraße
- Stadtteilzentrum Mehringdamm/Bergmannstraße
- Nahversorgungszentrum Mehringplatz/südliche Friedrichstraße
- Nahversorgungszentrum Maaßenstraße/Nollendorfplatz
- Nahversorgungszentrum Platz der Luftbrücke

Ferner liegt der Zentrumsbereichskern (ZBK) Potsdamer Platz/ Leipziger Platz in rund 1 km Entfernung. Mit ihrem Zentrumsbereichskern Tauentzienstraße befindet sich die Berliner City West 2 km entfernt in westlicher Richtung.

Das Ortsteilzentrum Potsdamer Straße ist der nächstgelegene zentrale Versorgungsbereich.

Im konkretisierten Nutzungskonzept³² wurden die beiden unteren Geschosse der ‚Urbanen Mitte‘ modellhaft mit einem konkreten Branchen- und teils auch Betreibermix versehen. Nur eine der 21 geplanten Einheiten (gelegen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) soll sich über zwei Ebenen erstrecken und mit mehr als 800 m² Verkaufsfläche die Großflächigkeit erreichen. Vielmehr ist geplant, neben Nahversorgungsanbietern zur Deckung des Periodischen Bedarfs besondere und einzigartige Angebote zu etablieren, die gleichermaßen Kaufkraft aus dem Nahbereich (= angrenzende Wohngebiete und Beschäftigte im Standortbereich) als auch aus dem gesamten Berliner Stadtgebiet sowie Tourist*innen binden sollen.

Das konkretisierte Nutzungskonzept spiegelt ein unter den Rahmenbedingungen zum Zeitpunkt der Konzeptentwicklung abgeleitetes Idealkonzept wieder, aus dem die Entwicklungsziele ablesbar sind. Es wird jedoch zum einen nicht festgesetzt und zum anderen im weiteren Verlauf der Projektentwicklung an die Veränderungen im Einzelhandel flexibel angepasst. Vor diesem Hintergrund wurde eine Wirkungsanalyse für das konkretisierte Nutzungskonzept erstellt, in dem jeweils Verkaufsflächenobergrenzen für die einzelnen Warengruppen bzw. Sortimente geprüft wurden. In der Summe soll die Verkaufsfläche maximal 4.999 m² betragen.

Anhand der Wirkungsanalyse wurde bezogen auf einen innenstadttypischen sowie den umliegenden zentralen Versorgungsbereichen entsprechenden Branchenmix in einem Worst-Case-Ansatz für die geplante Einzelhandelsansiedlung in der ‚Urbanen Mitte‘ die Verträglichkeit nachgewiesen.

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen von den 5.000 m² Verkaufsfläche für die ‚Urbane Mitte‘ nur maximal 1.000 m² Verkaufsfläche liegen. Beide Obergrenzen werden im Städtebaulichen Vertrag vereinbart. Im Bebauungsplan wird über die textliche Festsetzung

³¹ Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept - Urbane Mitte am Gleisdreieck, bulwiengesa, 18.12.2018

³² Konkretisiertes Nutzungskonzept / Einzelhandelsgutachten 2A, bulwiengesa, 14.09.2018

TF 1.1 zum einen geregelt, dass Einzelhandelsbetriebe nur im Erdgeschoss zulässig sind. Zum anderen wird großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen. Da im Gutachten³³ für 5.000 m² Verkaufsfläche die Verträglichkeit mit den umliegenden Zentren nachgewiesen wird, ist die Verträglichkeit auch für die maximal 1.000 m² Verkaufsfläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegeben.

4.8 Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)

4.8.1 Ortsbild

Im städtebaulichen Konzept werden die Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege berücksichtigt.

Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach.

Seit 1993 wurden große Teile des Areals für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz/ Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet.

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte Süd‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf vier umgebenden Baufeldern (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch unfertig. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanen Stadtquartier gewünscht. Hier soll auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas Herausragendes gestaltet werden soll.

Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Die Entwicklung des Plangebiets ‚Urbane Mitte Süd‘, aber insbesondere die Entwicklung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Schon im städtebaulichen

³³ Wirkungsanalyse konkretisiertes Nutzungskonzept, Urbane Mitte Berlin, bulwiengesa, 18.12.2018

Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) festgesetzt. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5). Die Türme 6 und 7 werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Es ist ein wichtiges städtebauliches Ziel, beide Bebauungspläne festzusetzen, insbesondere um das städtebauliche Wettbewerbsergebnis für die 'Urbane Mitte' als Einheit zu sichern und eine isolierte Teilentwicklung zu verhindern. Die Projektträgerin hat weiterhin ein großes Interesse daran, auch den nördlichen Teil der 'Urbanen Mitte' in der bisher geplanten Form zu realisieren.

Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden (vgl. Kapitel A I 2.4.1.2 „§ 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“). Es sind Vorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und deren Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.

4.8.2 Sicherung des städtebaulichen Konzepts

Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts getroffen. Insbesondere die Kubatur wird durch Baukörperfestsetzungen gesichert. Aufgrund der weiten Sichtbarkeit wird auch ein besonderer Wert auf die Sicherung eines klaren Gebäudeabschlusses in der Dachebene gelegt, die nur im Einzelfall ausnahmsweise durch erkennbare Technikaufbauten belastet werden darf.

Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Projektträgerin verpflichtet sich außerdem zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Ändern sich maßgebliche Rahmenbedingungen nach Abschluss des Wettbewerbs und stehen dadurch gewichtige Gründe der Realisierung entgegen, besteht die Verpflichtung, einen erneuten Wettbewerb unter Beachtung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Bedingungen durchzuführen, es sei denn, die Projektträgerin und das Land Berlin einigen sich auf eine entsprechende Anpassung des Entwurfs. In diesem Fall wird die Projektträgerin auf Verlangen Berlins die angepasste Planung im Baukollegium vorstellen, sollte diese deutlich vom Erscheinungsbild des vorherigen Wettbewerbsergebnisses abweichen.

4.8.2.1 Bauliche Dichte

Aufgrund des hohen Anteils an Erschließungsfläche (Privatstraße) im Plangebiet, die nicht als maßgebende Grundstücksfläche herangezogen werden kann, wird mit der Planung eine rechnerische GFZ von 4,1 erreicht.

Für den Bebauungsplan ist die BauNVO in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden. § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Für ein Kerngebiet ist hier eine GFZ von 3,0 angegeben. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Im Kapitel A III 3.2.4.6 „Geschossfläche / GFZ in Bezug auf den städtebaulichen Rahmenvertrag“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gewahrt. Zusammengefasst bildet die angestrebte Realisierung des neuen Stadtquartiers an diesem Standort auf Grundlage eines Gesamtkonzepts für das Gleisdreieck und des Ergebnisses aus dem städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ den wesentlichen städtebaulichen Grund für die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO. Weitere Gründe sind die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont. Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sowie der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

4.8.2.2 Abstandsflächen

Aufgrund der geplanten Hochhausbebauung wird die Tiefe der Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln nicht überall eingehalten. Im Bebauungsplan wird nachgewiesen, dass trotzdem gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind. Wohnen ist (bis auf die ausnahmsweise Zulässigkeit von Betriebswohnungen) insbesondere vor dem Hintergrund der hohen Schallimmissionen kein Planungsziel. Gesunde Wohnverhältnisse sind also nur im Ausnahmefall nachzuweisen.

4.8.3 Sichtbeziehungen

Die Türme 6 und 7 schränken die weiten Blickmöglichkeiten im 31,5 ha großen Park am Gleisdreieck nur unwesentlich ein, da sie am Rand, außerhalb des Westparks und dazu östlich der Fernbahngleise angeordnet sind. Möglich ist eine Einschränkung von Sichtbeziehungen von Westen aus dem Park Richtung Osten in den Siedlungsbereich. Zur Reduzierung der Einschränkungen wird im Plangebiet eine Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen (Turm 6 und 7) gewählt, die Durchblicke ermöglicht.

Den Auswirkungen auf bestehende Sichtbeziehungen steht die Schaffung neuer Sichtbeziehungen gegenüber. Der östliche Übergang vom Park in den Siedlungsbereich wird gestaltet und die Türme werden sich zu neuen Blickpunkten entwickeln. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Sichtachsen und -beziehungen nicht wesentlich.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck.

4.8.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Die Belange des Denkmalschutzes werden angemessen berücksichtigt. Im Plangebiet selbst liegen keine Denkmäler. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im nahen Umfeld des Plangebiets werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur gewürdigt.

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung auf die Sichtbarkeit der Denkmäler wurde geprüft. Bestandteil des Bebauungsplans sind die geplanten Türme 6 (Höhe 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe 25 m ü. Gelände).

- Die beiden Türme verdecken die Sicht auf den U-Bahnhof „Gleisdreieck“ mit Viadukten nicht.
- Am nächsten gelegen ist der ehemalige Postbahnhof, dessen südliche Halle in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet liegt. Die Sicht auf den ehemaligen Postbahnhof ist nur direkt aus Süden blickend eingeschränkt.
- Die Sicht auf die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums wird zusätzlich nur aus Südwesten eingeschränkt, überwiegend wird die Sicht durch den westlich angrenzenden Postbahnhof versperrt. Die Gebäude auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums sind eher niedrig und in eine waldartige Parklandschaft eingebettet, wodurch die Sichtbarkeit aus westlichen Richtungen im Bestand bereits eingeschränkt ist.

Insgesamt sind die Einschränkungen nicht wesentlich und vertretbar.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit überhaupt nicht wahrgenommen werden konnten.

Es ist positiv hervorzuheben, dass durch den Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der damit verbundenen Reaktivierung der Gewerbebrache das Umfeld der Denkmäler gestaltet, städtebaulich aufgewertet und erschlossen wird, was auch die Außenwirkung und die Erlebbarkeit der Denkmäler verbessert.

4.8.4.1 Ehemaliger Postbahnhof (STATION Berlin)

Am nächsten gelegen ist der ehemalige Postbahnhof, dessen südliche Halle in direkter Nachbarschaft zum Plangebiet liegt. Die Schutzwürdigkeit des ehemaligen Postbahnhofs wurde in die Abwägung einbezogen, der Umgebungsschutz wurde beachtet.

Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird.

Zwar rückt der Turm 6 dicht an die südliche Halle heran. Laut dem denkmalpflegerischen Gutachten sind aber vor allem der nördliche Hofbereich und die Packkammern als wesentlicher

Bestandteil des Denkmals zu betrachten. Von diesen halten die Neubauten einen relativ großen Abstand ein.

Im Bestand ist nur die südliche Halle des ehemaligen Postbahnhofs sichtbar, und zwar aus südwestlicher und südlicher Blickrichtung. Aufgrund der geringen Höhe der Halle ist die Sichtbarkeit in der Entfernung begrenzt. Die südliche Fassade ist neugestaltet worden und denkmalpflegerisch von untergeordneter Bedeutung. Durch die geplante Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Sicht von Süden teilweise eingeschränkt, das relevante Erleben der Hallen vom westlich vorbeiführenden stark frequentierten Radfernweg (Fuß- und Radweg) bleibt erhalten.

Positiv ist die Gestaltung der Umgebung des Denkmals, sowohl im östlichen als auch südlichen Bereich.

Durch die geplante Erschließung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ über die verlängerte Trebbiner Straße wird auch die Ostseite des Baudenkmals erlebbar, was sie bisher nicht ist. Die Privatstraße wird ausgebaut, gestaltet und soll für zu Fuß Gehende und Radfahrende öffentlich zugänglich sein. Damit wird auch ein Anreiz geschaffen, die östlichen Fassaden denkmalgerecht zu gestalten.

Für den südlichen Vorplatz wurde in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG und der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG, eine gemeinsame Vorplatzgestaltung vereinbart, die auch eine Zaunstellung zwischen den Grundstücken ausschließt. Das fördert zusätzlich die Erlebbarkeit des ehemaligen Postbahnhofs und schafft die Möglichkeit eines Herantretens. (Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft firmiert seit dem 04.12.2020 unter Urbane Mitte Besitz S.à r.l., die STATION Grundbesitz Gesellschaft firmiert seit 2019 unter Cresco Station S.à r.l..)

Aus den oben benannten Gründen stellt die Verwirklichung der Planung an dieser Stelle keine wesentliche Beeinträchtigung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes dar. Von einer Beeinträchtigung des Denkmals ist laut dem Fachgutachten nicht auszugehen (vgl. Seite 90 des denkmalpflegerischen Gutachtens).

Zudem ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Brachfläche mit ohnehin schon schwierigen Randbedingungen darstellt, weshalb es auch immer noch nicht bebaut ist. Die Bebauung dieser Brachfläche stellt eine wichtige städtebauliche Aufwertung dar, die ohne eine relativ nahe Bebauung zu den vorhandenen Denkmälern gar nicht möglich wäre. Die Flächenkonversion stellt ein sehr „bodensparsames“ Instrument der innerstädtischen Nachverdichtung dar. Vor diesem Hintergrund besteht ein großes städtebauliches Interesse an der Verwirklichung der Planung.

Das Heranbauen an das denkmalgeschützte Gebäude ist daher trotz und gerade auch bei der Berücksichtigung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes hinzunehmen. Der Umgebungsschutz eines Denkmals kann gerade nicht dazu führen, dass in dessen Umgebung keine Bebauung möglich ist, sondern nur, dass das Denkmal angemessen berücksichtigt wird.

4.8.4.2 Landesdenkmalamt und untere Denkmalschutzbehörde

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mehrfach beteiligt. Aufgrund der Stellungnahmen wurde das denkmalpflegerische Gutachten Gleisdreieck vom Juni 2017 als Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt. Das Fachgutachten wurde den Fachbehörden zur Kenntnis gegeben und die Aussagen in der wei-

teren Planung berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung wurden intensive Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde geführt.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

4.9 Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB)

Im Bebauungsplan werden Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege berücksichtigt. Die umfassende Darstellung dazu erfolgt im Kapitel A II „Umweltbericht“. Das Ergebnis des Umweltberichts wird in der Abwägung und der Planung berücksichtigt. Im Folgenden wird lediglich kurz auf den naturschutzrechtlichen Eingriff/ Ausgleich, die Niederschlagswasserbewirtschaftung, das Klima sowie eine nachhaltige Quartiersentwicklung eingegangen.

4.9.1 Naturschutzrechtlicher Eingriff / Ausgleich

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft. Das ist im Umweltbericht erfolgt, vgl. Kapitel A II 2.5 „Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gem. § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB“.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt.

Nur ein sehr geringer Teil der Beeinträchtigungen kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang durch die Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet ca. 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit, das nicht im Plangebiet ausgeglichen wird. Die Eingriffe werden durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain, im Bereich der Bunkerberge, ausgeglichen. Da auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst nur eingeschränkte Ausgleichsmöglichkeiten bestehen, stellen die Bunkerberge eine sehr gut geeignete Alternative dar, unabhängig davon, ob Anwohnende direkt oder indirekt profitieren. Denn die ökologische Aufwertung dieser Flächen ist dringend erforderlich, die Flächen stehen zur Verfügung und ein vollständiger Ausgleich der Maßnahmen kann dort sichergestellt werden (vgl. Kapitel A II 2.5.1.8 „Planexterne Ausgleichsmaßnahme“).

Die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets wurden in textlichen Festsetzungen, diejenigen außerhalb des Plangebiets gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB im Städtebaulichen Vertrag verbindlich gesichert (vgl. Kapitel A III 3.16.1 „Städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“). Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin damit umfassend nach.

4.9.2 Niederschlagswasserbewirtschaftung

Im Umweltbericht der Begründung zur Offenlage mit Stand vom 6. August 2020 wurde festgestellt, dass die Rückhaltefunktion von Niederschlägen erheblich beeinträchtigt wird. Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert.

Zum Thema Niederschlagsentwässerung liegt ein Gutachten mit dem Titel „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin, Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab“ vom 08.07.2019 vor. Darin wurde folgender Umgang mit dem Niederschlagswasser empfohlen:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Versickerung in einem Mulden-Rigolen-System
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Aufgrund der geringen Versickerungsmöglichkeiten Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal. Empfohlen wird die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation.

Dieses Gutachten war Bestandteil der erneuten Behördenbeteiligung (12/2018 bis 01/2019) und der öffentlichen Auslegungen (11/2020 bis 02/2021).

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser grundsätzlich über die belebte Bodenschicht versickert werden (Versickerungsgebot).

„§ 36a Niederschlagswasserbewirtschaftung

(1) Soweit eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist oder sonstige signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Zustand der Gewässer nicht zu erwarten sind und sonstige Belange nicht entgegenstehen, soll Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden. Sonstige Belange stehen der Versickerung insbesondere dann entgegen, wenn dadurch in den Gebieten Vernässungsschäden an der Vegetation oder den Bauwerken entstehen oder Bodenbelastungen hervorgerufen werden können. Niederschlagswasser von dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Flächen soll gefasst und unter den Voraussetzungen nach den Sätzen 1 und 2 oberflächlich versickert werden.“

Dabei handelt es sich um eine Soll-Vorschrift.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt;

andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Vorliegend ist daher eine Einleitung in den Landwehrkanal nicht mehr vorgesehen.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung wird beispielhaft dargestellt, wie eine technische Lösung aussehen kann. Für die Regenwasserbewirtschaftungsanlagen wird eine Vorbe-

messung entsprechend den erforderlichen Retentionsvolumen durchgeführt. Es werden schematische Lagepläne mit beispielhafter Anordnung und baulicher Ausführung der Anlagen erstellt. Der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) wird geführt, der fünfjährige Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen. Damit ist die Machbarkeit belegt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Abwägung

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) erfolgt der Nachweis, dass sämtliches Niederschlagswasser im Plangebiet rückgehalten werden kann, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Damit wird der zunehmenden Belastung der Gewässer durch Mischwasserüberläufe entgegengewirkt.

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

1. Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
2. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Gemäß Umweltbericht verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

4.9.3 Klima

Die Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung werden berücksichtigt, vgl. Umweltbericht Kapitel A II 2.4.6 „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels“. In dem Kapitel werden folgende Themen behandelt:

- Lufttemperatur
- Luftaustausch
- Kaltluftvolumenstrom
- physiologisch äquivalente Temperatur
- Windkomfort
- Lufthygiene
- Klimawandel

Zu diesen Themen werden die Auswirkungen beschrieben und bewertet. Das Ergebnis wird in die Abwägung eingestellt.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

4.9.4 Nachhaltige Quartiersentwicklung

Für die 'Urbane Mitte Süd' wird eine nachhaltige Quartiersentwicklung angestrebt, die insbesondere Gegenstand anschließender konkreter Planungen ist.

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: „Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können.“

Um den Status-Quo des Projekts 'Urbane Mitte Süd' zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der 'Urbanen Mitte' auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt erstellte Mobilitätskonzept bezogen, vgl. Kapitel A III 1.4 „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung“.

Im Städtebaulichen Vertrag wird darauf hingewiesen, dass die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

4.10 Belange der Wirtschaft sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)

Im Bebauungsplan werden Belange der Wirtschaft berücksichtigt und Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze geschaffen. Gemäß dem StEP Wirtschaft 2040 ist das Plangebiet Bestandteil des „Eignungsraums Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Zum Eignungsraum Büronutzung wird im StEP Wirtschaft 2040 folgendes ausgeführt:

„Mit dem Wachstum der Stadt hat auch die Nachfrage nach Büroraum angezogen, weshalb der StEP Wirtschaft 2040 seinen Blick hinsichtlich dieser Nutzung öffnet. Von Büro- und sonstigen Dienstleistungsnutzungen gehen Impulse für die gewerbliche Entwicklung aus, die es zu nutzen gilt. ... Von Bedeutung dabei ist, dass Büronutzung im Sinne der lebendigen, durchmischten urbanen Stadt nur eine Nutzung unter anderen sein soll.“

Dieser Zielsetzung wird nachgekommen. Die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ -mit der geplanten baulichen Fortsetzung im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)- sollen zu einem zusammenhängenden urbanen Quartier entwickelt werden. Hier soll schwerpunktmäßig ein Bürostandort entwickelt werden, der in den unteren beiden Geschossen eine urbane Nutzungsmischung (aus Lärmgründen ohne Wohnnutzung) bieten wird. Vorgesehen sind kerngebietstypische Nutzungen, vor allem Büroflächen, aber auch Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur und Sport. Während in den unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ein überwiegend kleinteiliger Nutzungsmix vorgesehen ist, sollen in den Obergeschossen vor allem Büros entstehen. Mit dem Bebauungsplan werden die Voraussetzungen zur Ansiedlung von Arbeitsstätten geschaffen.

Durch diese angestrebte Nutzungsstruktur sollen im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt sowie einer Stadt der kurzen Wege neue Arbeitsplätze geschaffen werden, in einer zentralen städtischen Lage, nach geplantem Ausbau sehr gut an den ÖPNV angebunden und angrenzend an eine neue hochwertige Parklandschaft. Die Planung ergänzt die in der Umgebung vorhandene Wohnbebauung um eine wichtige Funktion. Insgesamt wirkt sich der Bebauungsplan daher positiv auf die Angebotssituation von Arbeitsstätten aus.

4.11 Belange des Verkehrs – Grundzüge der verkehrlichen Erschließung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

Die verkehrlichen Themen wurden in unterschiedlichen Planungen und Gutachten dargestellt und untersucht. Zum einen ist die verkehrliche Erschließung Bestandteil des städtebaulichen Konzepts³⁴, zum anderen wurde ein Verkehrsgutachten³⁵ sowie ein gesondertes Gutachten zum Rad- und Fußverkehr³⁶ erstellt. Die Inhalte der Gutachten sind abgestimmt worden und in die Planung eingeflossen.

Grundzüge der verkehrlichen Erschließung

Das Plangebiet wird am südlichen Wendehammer der öffentlichen Trebbiner Straße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Von dort wird der motorisierte Individualverkehr auf kurzem Weg in die Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet. Das Quartier

³⁴ Masterplan 'Urbane Mitte', Ortner & Ortner Baukunst, 30.08.2019

³⁵ Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

³⁶ Konzept Fuß- und Radverkehr, Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz, Februar 2017

soll weitgehend autofrei gestaltet werden. Vorrang haben zu Fuß Gehende und Radfahrende. Bei der Planung der Wegebeziehungen innerhalb des privaten Quartiers werden auch öffentliche Interessen berücksichtigt:

- Sicherung von Fuß- und Radwegeverbindungen für die Öffentlichkeit von der öffentlichen Trebbiner Straße durch das Quartier zum Radfernweg, Schaffung einer neuen Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße und damit auch an das Deutsche Technikmuseum
- Öffentliche Durchwegungsmöglichkeiten durch das Quartier

Im Rahmen des Verkehrskonzepts wurden auch die Belange des ruhenden Verkehrs beachtet. Nach der Prognose des Verkehrsgutachtens erzeugt das Vorhaben im Plangebiet einen Bedarf an rund 115 Stellplätzen. Dieser Bedarf wird in der geplanten Tiefgarage gedeckt. Die Stellplatzkapazität der Tiefgarage beträgt gemäß Masterplan ca. 135 Pkw-Stellplätze. Die aktuelle Parkplatzsituation im Umfeld des Plangebiets wird damit durch die geplante bauliche Entwicklung nicht belastet.

In der AV Stellplätze von 2021 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen sollen die Abstellanlagen für Dauerparkende (z.B. für Mitarbeitende der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Anlagen für Kurzzeitparkenden wie die Kundschaft der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

4.12 Belange des Verkehrs – Modal Split, Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeitsuntersuchung (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

Die Belange des Verkehrs werden u.a. in Form der Ermittlung des durch das Vorhaben ausgelösten Verkehrskommens und einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung des angrenzenden Straßennetzes berücksichtigt. Das erfolgt in einem Verkehrsgutachten³⁷ mit folgenden Ergebnissen:

4.12.1 Verkehrsaufkommen

4.12.1.1 Basis für Verkehrsmengenermittlung

Folgende Parameter bilden die Basis für die Verkehrsmengenermittlung:

Zur Bestimmung der Nutzfläche (NF) wird ein pauschaler Ansatz von 80 % ($NF = GF \cdot 80 \%$) angesetzt.

Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

- Realisierung von 119.000 m² Geschossfläche in Kerngebieten, davon:
 - 7.500 m² GF für Einzelhandel - das entspricht ca. 6.000 m² NF und 5.000 m² Verkaufsfläche
 - 111.500 m² GF für sonstige Kerngebietsnutzungen (Hotelnutzung, Dienstleistungen und Handwerk, Bürostandorte sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen) - das entspricht ca. 89.200 m² NF

³⁷ Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, 03.08.2021

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

- Realisierung von 23.750 m² Geschossfläche in Kerngebieten

Demnach können im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ rund 20 % der im Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) geplanten Geschossfläche realisiert werden. Der Anteil an der Geschossfläche bildet eine maßgebende Grundlage für die Aufkommensermittlung und die Aufteilung des erzeugten Verkehrs auf die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass 20 % des prognostizierten Gesamtverkehrs durch die geplanten Nutzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erzeugt wird.

4.12.1.2 Äußere Verkehrsanbindung

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch alle Verkehrsmittel erschlossen, wobei dem ÖPNV mit dem nördlich des Plangebiets gelegenen U-Bahnhof „Gleisdreieck“ und dem geplanten S-Bahnhof eine besondere Bedeutung zukommt. Für den Radverkehr ist der westlich des Plangebiets verlaufende Abschnitt des Fernradwegs Berlin-Leipzig ein wichtiger Bestandteil. Außerdem ist ein Teil des Straßennetzes im Umfeld Bestandteil des übergeordneten Fahrradrouthenetzes.

Das Plangebiet „Urbane Mitte Süd“ wird über die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Der Anschluss erfolgt über eine Gehwegüberfahrt. Die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz besteht über das Tempelhofer Ufer.

4.12.1.3 Modal-Split

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten von Personen.

Annahmen zum Mobilitätsverhalten im Kundenverkehr

In Berlin ist der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr im Allgemeinen vergleichsweise hoch. Dieser Ansatz gilt insbesondere für die zentral gelegenen Bereiche der Stadt innerhalb des S-Bahnringes (»Großer Hundekopf«) und trifft damit auch auf das Plangebiet zu.

Zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens für die Nutzendengruppe der Kundschaft (Wegezweck Einkauf/ Dienstleistungen) wird gemäß SrV 2013³⁸ von

- einer Wegeanzahl von 2,0 Wegen pro Tag³⁹ und
- einem MIV-Anteil von 14 %,
- einem ÖPNV-Anteil von 20 %,
- einem Radverkehrsanteil von 15 % und
- einem Fußverkehrsanteil von 51 % ausgegangen.

Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt 1,40 Nutzer pro Fahrzeug.

Annahmen zum Mobilitätsverhalten im Beschäftigtenverkehr

Für die Beschäftigten wird gemäß SrV 2013 von

- einem MIV-Anteil von 22 %,
- einem ÖPNV-Anteil von 40 %,
- einem Radverkehrsanteil von 23 % und

³⁸ SrV 2013: Forschungsprojekt "Mobilität in Städten" der TU Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin, 2015

³⁹ Die Wegeanzahl bezieht sich auf Wege, die in ein Plangebiet hinein und aus diesem Gebiet herausführen. Der Binnenverkehr wird hierbei nicht berücksichtigt, da er keine Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz hat.

- einem Fußverkehrsanteil von 15 % ausgegangen.

Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt 1,00 Nutzer*in pro Fahrzeug.

Die Wegeanzahl von Beschäftigten im Einzelhandel liegt gemäß den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen zwischen 2,0 und 2,5 Wegen pro Beschäftigtem am Tag, für Beschäftigte im Handwerk, im Dienstleistungsbereich sowie im Büro liegt dieser Faktor im Allgemeinen zwischen 2,5 und 3,0 Wegen pro Tag.

Aufgrund der räumlichen Nähe der Nutzungen innerhalb eines eher geschlossenen Geländes wird zukünftig ein hoher Anteil an Binnenverkehr zu erwarten sein. Diese Ortsveränderungen innerhalb des Plangebiets haben keinen unmittelbaren Einfluss auf das Verkehrsaufkommen im angrenzenden Straßenraum, da sie keine Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Plangebiet und Umfeld generieren. Aus diesem Grund wird in der Aufkommensermittlung nicht der Maximalwert, sondern für die Kerngebiete eine Wegeanzahl von 2,5 Wegen pro Beschäftigten am Tag angesetzt.

Annahmen zum Mobilitätsverhalten im Wirtschaftsverkehr

Die zu erwartenden Wirtschaftsfahrten ergeben sich in Zusammenhang mit der Anzahl der Beschäftigten und berücksichtigen neben der Anlieferung auch Fahrten durch Abfallentsorgung, Kurier- und Expressdienste sowie Handwerker*innen. Dabei gilt es zu beachten, dass die umliegende Bebauung bereits durch Wirtschaftsfahrten wie Müllabfuhr oder Postzustellung bedient wird. Es ist anzunehmen, dass durch die Umsetzung des Bauvorhabens die entsprechenden Routen lediglich erweitert werden. Damit ist ein Teil des Wirtschaftsverkehrs bereits im Bestand vorhanden.

Aufkommensermittlung nach Modal Split

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ergibt sich rechnerisch folgendes zusätzliche Verkehrsaufkommen:

- für den Kfz-Verkehr: 840 Kfz-Fahrten/Tag
- für den ÖPNV: 1.590 ÖPNV-Fahrten/Tag
- für den Radverkehr: 1.100 Rad-Fahrten/Tag

Ergänzende Hinweise zum Modal Split

In der Untersuchung wurden die Mobilitätskennwerte für die innere Stadt aus der SrV 2013⁴⁰ angewendet. Zwischenzeitlich wurde mit der SrV 2018⁴¹ eine aktualisierte Studie zum Mobilitätsverhalten in Berlin bzw. in den Berliner Bezirken veröffentlicht. Auf Grundlage der aktualisierten SrV 2018 sind für die im Untersuchungsgebiet geplanten Nutzungen (hier: Einzelhandel und Kerngebietsnutzung) – strenggenommen – die Kennwerte für die Gesamtstadt anzuwenden. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Gebiets, der bestehenden und zukünftigen Erschließung durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds (zusätzliche Linien/ Zugänge, geschützte Radfahrstreifen, Radabstellanlagen) und die geplante Nutzungsstruktur sind diese Werte aus fachlicher Sicht jedoch nicht anwendbar bzw. repräsentativ. Sie würden den MIV deutlich überrepräsentieren, wodurch der Untersuchung ein unrealistisches Verkehrsmengengerüst für den Kfz-Verkehr zugrunde gelegt werden würde. In Anlehnung an die Mobilitätskennwerte für die Wohnbevölkerung der unmittelbar angrenzenden Berliner Bezirke und unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungs- und Erschließungsstruktur werden stattdessen die in der damaligen Untersuchung verwendeten Mobilitätskennwerte für die innere Stadt

⁴⁰ SrV 2013: Forschungsprojekt "Mobilität in Städten" der TU Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin, 2015

⁴¹ SrV 2018: Forschungsprojekt "Mobilität in Städten" der TU Dresden, Mobilitätssteckbrief für Berlin, 2019, 30.01.2020

auch weiter angewendet. An dem hergeleiteten Verkehrsmengengerüst werden daher keine Änderungen vorgenommen.

4.12.1.4 Bestehendes und zusätzliches Verkehrsaufkommen

Bestehendes Verkehrsaufkommen

Das Ergebnis der Verkehrserhebung zeigt, dass entlang des Halleschen Ufers und des Schöneberger / Tempelhofer Ufers ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen zwischen 21.400 Kfz/24h und 29.200 Kfz/24h besteht. Das Verkehrsaufkommen auf den drei untergeordneten Straßen liegt zwischen 2.100 Kfz/24h und 2.900 Kfz/24h.

Der Anteil am übergeordneten Tagesverkehr liegt zur Hauptverkehrszeit am Vormittag (06:00 - 09:00 Uhr) zwischen rund 3 % und 6 %. Die Spitzenstunde wurde im Zeitraum von 08:00 und 09:00 Uhr erfasst. Zur Hauptverkehrszeit am Nachmittag (15:00 - 18:00 Uhr) beträgt der Anteil rund 7 % und 8 %. Die Spitzenstunde wurde dabei im Zeitraum von 17:00 und 18:00 Uhr ermittelt. Der tageszeitliche Verlauf entspricht dem allgemein üblichen, vom Berufsverkehr geprägten, Tagesgang im innerstädtischen Straßennetz. Der Anteil in den Nebenverkehrszeiten beträgt rund 3 % bis 7 %. In den Schwachverkehrszeiten bzw. in den Nachtzeiten (22:00 - 06:00 Uhr) nimmt der Anteil auf 3 % bis 0 % ab.

Zusätzliches Verkehrsaufkommen nach konservativem Ansatz

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ergibt sich unter Berücksichtigung des allgemeinen Mobilitätsverhaltens in Berlin ein Kfz-Verkehr von 840 Kfz-Fahrten am Tag. Der Kundenverkehr hat dabei mit rund 67 % den maßgebenden Anteil am Verkehrsaufkommen. Die zu erwartenden Fahrten im Beschäftigtenverkehr entsprechen rund 32 %. Der Wirtschaftsverkehr spielt im Vergleich zur Höhe des gesamten Verkehrsaufkommens eine untergeordnete Rolle.

Des Weiteren wird die Erschließung des Plangebiets im Wesentlichen über die bestehende und zukünftige ÖPNV-Infrastruktur (45 %) sowie den Radverkehr (31 %) erfolgen. Dabei ist zu beachten, dass der ÖPNV-Knotenpunkt U-Bahnhof Gleisdreieck mit Realisierung der geplanten Anbindung der S-Bahnlinie S 21 zusätzlich an Bedeutung gewinnen wird. Das heißt, dass langfristig ein etwas höherer Anteil des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV entfallen wird.

Prognostiziertes zusätzliches Verkehrsaufkommen

Unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verteilung ergibt sich für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein zusätzliches Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 66 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 56 Kfz-Fahrten/h. Vereinfacht dargestellt, wird in der Spitzenstunde ein Fahrzeug pro Minute auftreten. In den übrigen Tageszeiträumen wird das Aufkommen deutlich geringer sein. Die Zunahme am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt beträgt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer.

4.12.2 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Im Verkehrsgutachten werden unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung der 'Urbanen Mitte' sechs Knotenpunkten auf ihre Leistungsfähigkeit untersucht.

Aus dem Ergebnis leitet der/die Gutachtende ab, dass auch für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in den übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand überwiegend noch gewährleistet werden kann.

Der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ prognostiziert wird, kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand

äußerst gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin maßgebend durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

4.12.2.1 Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

Übergeordnetes Straßennetz

Bezogen auf die Realisierung des südlichen Plangebiets ist der Einfluss auf den Verkehrsablauf nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert.

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das gesamte Vorhaben wird festgestellt, dass in den Spitzenstunden in den maßgebenden übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet wird. Das bedeutet, dass der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der durch das Plangebiet zu erwarten ist, mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden kann. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

Untergeordnetes Straßennetz

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt auch, dass der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten bei vollständiger Entwicklung der 'Urbanen Mitte' zwar beeinflusst wird, dennoch bleibt überwiegend ein stabiler Verkehrszustand erhalten.

Trebbiner Straße

Für den nachgelagerten Straßenraum der öffentlichen Trebbiner Straße gilt, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen problemlos aufgenommen werden kann, weil das bestehende Verkehrsaufkommen insgesamt sehr gering ist.

4.12.2.2 Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten

Durch das Vorhaben wird die Verkehrsbelastung vor allem für einzelne Verkehrsbeziehungen an den Knotenpunkten zunehmen.

Aufgrund der vorhandenen Koordinierung und Priorisierung des übergeordneten Verkehrs sind für den untergeordneten Verkehr - signaltechnisch bedingt - bereits im Bestand höhere Wartezeiten in Kauf zu nehmen. Durch den Einfluss des zusätzlichen Verkehrs wird der Verkehrsablauf an einigen Zufahrten darüber hinaus spürbar eingeschränkt.

Hier ist im Zuge der Verkehrsentwicklung im Straßennetz zu prüfen, ob eine Anpassung der Lichtsignalanlagen erforderlich wird, um die Verkehrssituation damit zu verbessern. Hierbei wären auch die geänderten Randbedingungen durch die dauerhafte Einrichtung geschützter Radverkehrsanlagen entlang der Uferstraßen des Landwehrkanals zu berücksichtigen.

In ergänzenden Betrachtungen wird aufgezeigt, dass eine Anpassung der Signalisierungen zu einer Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs beitragen kann - ohne die Verkehrsqualität der übergeordneten Verkehrsströme zu beeinträchtigen. In diesem Zusammenhang wird vom Gutachtenden empfohlen, im Zuge der Realisierung der 'Urbanen Mitte' und der umliegenden Bauvorhaben eine begleitende Erhebung der Verkehrssituation („Vorher-Nachher-Untersuchung“) durchzuführen, um den tatsächlichen Anpassungsbedarf der Verkehrsanlagen zu ermitteln. Dabei sollte / kann sich die Anpassung nicht nur auf einzelne Anlagen beziehen, da die übergeordnete Funktionalität des koordinierten Verkehrsflusses zu gewährleisten ist. Die Optimierung des Verkehrsablaufs sollte den gesamten Straßenzug berücksichtigen.

4.12.2.3 Geänderte Verkehrsführung in der Schöneberger und Luckenwalder Straße

Im September 2022 wurde die Verkehrsführung in für die Erschließung der 'Urbanen Mitte' relevanten und unmittelbar anliegenden Straßen geändert. Danach sind die Luckenwalder

Straße und die Schöneberger Straße, beides untergeordneten Straßen, als Einbahnstraßen angeordnet worden. In einer verkehrsgutachterlichen Stellungnahme vom 04.10.22⁴² wurde geprüft, ob und inwiefern die Änderung einen Einfluss auf die Erschließung der ‚Urbane Mitte Süd‘ hat bzw. ob die (Kern-)Aussagen des Verkehrsgutachtens und die bereits ermittelten verkehrstechnischen Anforderungen an das Plangebiet weiterhin gültig sind.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die geänderte Verkehrsführung in der Luckenwalder Straße und in der Schöneberger Straße keinen direkten Einfluss auf die Erschließung des Plangebiets VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat. Die Annahmen im Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 und das jeweils unterstellte Verkehrsmengengerüst an den betroffenen Knotenpunkten bleiben daher unverändert. Die Verkehrsqualität wird weiterhin durch das bestehende Verkehrsaufkommen bestimmt. Die (Kern-)Aussagen des Untersuchungsberichts zum grundsätzlichen Einfluss des Plangebiets VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im umliegenden Straßennetz sowie die ermittelten verkehrstechnischen Anforderungen für die Erschließung bleiben weiterhin gültig.

4.12.2.4 Verkehre der STATION Berlin

Verkehrsbeobachtungen im Umfeld des Plangebiets haben gezeigt, dass vor allem in der Luckenwalder Straße, aber auch in der öffentlichen Trebbiner Straße, bei (den regelmäßig auftretenden) Veranstaltungen Einschränkungen durch den Lieferverkehr im Bereich der STATION Berlin auftreten. Der durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehr sowie das mit dem Veranstaltungsbetrieb zusammenhängende Verkehrsverhalten wurden zwar im Verkehrsgutachten mitbetrachtet, sind jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die verkehrlichen Probleme sind von den zuständigen Fachbehörden des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und der Polizei zu lösen.

4.13 Belange des Verkehrs – öffentlicher Personennahverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

In der Planung werden Belange des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt, Ermittelt, dargestellt und berücksichtigt werden insbesondere:

- die ÖPNV-Erschließung gemäß Nahverkehrsplan Berlin, vgl. Kapitel A I.3.5.5 „Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023“ und A III 1.2 „Verkehrskonzept“
- der Schutz und Erhalt des S-Bahntunnels für die Linien S1, S2, S25
- der Schutz und Erhalt der U-Bahnstrecken für die Linien U1, U2, U3

4.13.1 ÖPNV-Erschließung gemäß Nahverkehrsplan Berlin

4.13.1.1 U-Bahn

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK 6: Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 385 m. Damit ist der Toleranzwert eingehalten. Vorgesehen ist die Ergänzung eines südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“. Damit würde sich die Entfernung auf ca. 235 m verkürzen und der Zielwert wäre eingehalten.

Bauliche Nutzung im Kerngebiet MK 7: Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ beträgt ca. 460 m. Damit ist der Toleranzwert zwar nicht mehr eingehalten, er ist aber nur unwesentlich überschritten. Bei Realisierung des südlichen Zugangs auf

⁴² Stellungnahme | Einschätzung zur geänderten Verkehrsführung im anliegenden Straßenraum zum Bebauungsplanverfahren VI-140cab in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Hoffmann-Leichter, 04.10.2022

der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ würde sich die Entfernung auf ca. 310 m verkürzen, der Toleranzwert wäre eingehalten und der Zielwert fast erreicht.

Ergebnis

Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Süden des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet.

4.13.1.2 Geplante S-Bahnstrecke S 21 mit Bahnhof

Im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegt auch die Freihaltetrasse für die geplante S-Bahnstrecke S 21. Die S-Bahnstrecke S 21 soll hier einen Bahnhof erhalten, der auch das Umsteigen zur U-Bahn ermöglicht und damit die Linien U1, U2, U3 und S 21 miteinander vernetzt. Damit wird die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zusätzlich deutlich verbessert.

Die konkrete Planung des 3. Bauabschnitts (BA) der S-Bahnstrecke S 21 ist eingeleitet. Das Land Berlin hat den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 bestellt und die Deutsche Bahn hat Anfang 2020 die Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung) sowie Leistungsphase 2 (Vorplanung) für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnstrecke S 21 vergeben.

4.13.1.3 Geplanter Bahnhof in der bestehenden S-Bahnstrecke S1, S2, S25

Langfristig ist außerdem die Ergänzung eines Bahnhofs für die bestehende S-Bahnstrecke S1, S2, S25 in der Trebbiner Straße (außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans VI-140cab) vorgesehen, der auch den Namen „Trebbiner Straße“ erhalten soll. Auch diese Maßnahme wird die ÖPNV-Erschließung im Plangebiet zusätzlich verbessern.

4.13.2 Schutz des S-Bahntunnels S1, S2, S25

Im Plangebiet liegen Teile eines S-Bahntunnels S1, S2 und S25. Die Berücksichtigung aller Anforderungen, die sich aus der vorhandenen Bahnanlage ergeben, ist auch ein öffentlicher Belang.

Die Deutsche Bahn ist eng in die Aufstellung des Bebauungsplans eingebunden und wurde neben den Aufforderungen zur Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligungen zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gemäß § 4 Abs. 1 und 2 BauGB und der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB auch zu gesonderten Abstimmungsterminen eingeladen. Auch das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde wurde im Rahmen der Behördenbeteiligungen zur Stellungnahme aufgefordert.

Im Plangebiet wird insbesondere die Verträglichkeit mit dem S-Bahntunnel hergestellt (keine Bebauung auf dem Tunnel bzw. nur ausnahmsweise mit Nebenanlagen, Einhaltung geforderter Mindestabstände zur Tunnelaußenwand) und die Befahrbarkeit über ein Gutachten zur Tragfähigkeit des S-Bahntunnels nachgewiesen.

4.13.3 Schutz der U-Bahnstrecken U1/U2/U3 (Bahnhof/ Hochbahnen)

Die BVG hat darauf hingewiesen, dass Maßnahmen, die zur Veränderung des Grundwasserspiegels im Bereich der U-Bahnanlagen führen, im Vorfeld der Maßnahme hinsichtlich der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben abzustimmen sind.

Dazu ist in der geschlossenen nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der BVG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft in § 4 geregelt, "dass im Falle einer Wasserhaltung im 'Trog' für die Baufelder 6 (MK 6) und 7 (MK 7) kein Gefährdungspotenzial für die BVG-Einrichtungen besteht und insoweit die Zustimmung der BVG nicht erforderlich ist."

Die Gründe für diese Regelung sind zum einen der deutliche Abstand der Kerngebiete MK 6 und MK 7 vom U-Bahnviadukt, und zum anderen die geplante ausführende Bauweise. Der Bau der Untergeschosse soll im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen.

Die ausführende Bauweise wird im Bebauungsplan nicht geregelt, ist aber Bestandteil des Städtebaulichen Vertrags.

4.14 Belange des Verkehrs – Bahnverkehr (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)

4.14.1 S-Bahntunnel

Im Plangebiet liegen Teile des Tunnelbauwerks für die S-Bahnstrecke der Linien S 1, S 2, S 25, die bahnrechtlich gewidmet sind.

Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Dies zu beurteilen, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Planfeststellungsbehörde. Diese Konfliktfreiheit wurde durch ein Gutachten nachgewiesen.

Die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“, Stand, 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH ist der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorgelegt worden. Vertretende der Deutschen Bahn haben sich das Gutachten außerdem von WTM Engineers Berlin GmbH erläutern lassen.

Auf Grundlage dieses Gutachtens wurde am 07.05.2020 / 14.05.2020 eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der DB Netz AG, vertreten durch den Regionalbereich Ost, zum Baugrundstück Süd (also zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) geschlossen. Das WTM-Gutachten ist Anlage zu diesem Vertrag.

In § 1 Abs. 4 des Vertrages heißt es:

"Im Bereich der Flurstücke 3501 und 3412 des Baugrundstücks Süd befindet sich Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die Nord-Süd-S-Bahn und die für ihren Betrieb notwendigen weiteren Betriebsanlagen. Der Berliner Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel wurde im betreffenden Abschnitt im Jahr 1939 errichtet. Die Baufelder MK 6 und MK 7 des Bauherrn befinden sich im Abschnitt südlich des Bahnhofs Anhalterbahnhof. In diesem Bereich verzweigen sich die Wannseebahn (Strecke 6032) und die Anhalter Vorortbahn (Strecke 6034). Der Tunnel umfasst hier vier Streckengleise.

Besonders zu erwähnen ist, dass im Bereich der Baufelder MK 6 und MK 7 des Bauherrn die Verzweigung der beiden genannten Strecken im Tunnel höhenfrei, mittels eines Rampenbauwerkes erfolgt. Die Parteien gehen aufgrund der Einschätzung des Sachverständigen Dr. Hans

Scholz (WTM Engineers Berlin GmbH) vom 04.05.2020 (Anlage1.4), davon aus, dass die innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplans VI-140cab oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung (auch in ihrer Erschießungsfunktion) mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage im Einklang steht."

Über diesen Sachverhalt wurde auch das Eisenbahn-Bundesamt am 12.04.2021 schriftlich informiert.

4.14.2 Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegen planfestgestellte Zufahrten zu den Rettungsplätzen Mitte (im Westpark) und Süd (südwestlich des Plangebiets), die Teil des Brand- und Katastrophenschutzkonzeptes für den Fernbahntunnel sind. Die Rettungsplätze und die dazugehörigen Zufahrten sind daher Bestandteil der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin" vom 12.09.1995. Das städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte Nord' ist nur umsetzbar, wenn diese Zufahrten verlegt werden. Dazu ist es u.a. erforderlich, die bisherige zentrale Zufahrt zum Rettungsplatz Süd in die verlängerte Trebbiner Straße zu verlegen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden über die Festsetzung der privaten Straßenverkehrsfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße und eines anschließenden Fahrrechts bis zum Rettungsplatz Süd die erforderlichen Voraussetzungen (Trassensicherung) geschaffen.

Für die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten wurde ein Konzept entwickelt, das dieser Begründung als Anlage 2 beigelegt ist. Das „Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ wurde auf Grundlage der geltenden EBA-Richtlinien entwickelt und soweit möglich vorabgestimmt. Der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung die Planung zur Kenntnis gegeben. Da vorrangig Belange des Brand- und Katastrophenschutzes betroffen sind, wurde auch die zuständige Berliner Feuerwehr Direktion West, Einsatzvorbereitung / Verkehrsanlagen in die Abstimmung einbezogen. Die Deutsche Bahn und die Berliner Feuerwehr haben dem Bebauungsplan zugestimmt. Auch das Eisenbahn-Bundesamt hat mitgeteilt, dass es (bis auf bereits berücksichtigte Hinweise zum S-Bahntunnel und zur erforderlichen Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten) keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

Zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten ist vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eine Änderung der Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten und eine anschließende Endwidmung der überplanten Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Ergänzend muss das Fahrrecht für die Deutsche Bahn über eine Dienstbarkeit gesichert werden. Es ist nicht vorgesehen, im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ planfeststellungsersetzende Festsetzungen zu treffen.

Die Genehmigungsplanung zur Beantragung der Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten wurde erstellt und danach bei der Deutschen Bahn geprüft. Am 02.02.2023 hat die Deutsche Bahn die Antragsunterlagen zur 34. Planänderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin" beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht.

Der westlich an das Plangebiet angrenzende Rettungsplatz Süd liegt im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und hat eine Größe von ca. 1.975 m². Er erfüllt damit die Mindestanforderungen der in den EBA-Richtlinien zum Brand- und Katastrophenschutz formulierten Grundsätze, in denen eine Mindestgröße von 1.500 m² für Rettungsplätze festgelegt wird. Das Ausreichen der Mindestgröße steht unter dem Vorbehalt, dass bei dem einzelnen Tunnel und Tunnelabschnitt keine atypischen, außergewöhnlichen Umstände vor-

liegen, die eine größere Rettungsplatzgröße erfordern. Von der Deutschen Bahn ist kein Erfordernis für eine Vergrößerung des Rettungsplatzes Süd benannt worden, die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt werden müsste.

4.14.3 Zustimmung der Berliner Feuerwehr

Das „Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ wurde auf Grundlage der geltenden EBA-Richtlinien entwickelt und soweit möglich vorabgestimmt. Da vorrangig Belange des Brand- und Katastrophenschutzes betroffen sind, wurde auch die zuständige Berliner Feuerwehr Direktion West, Einsatzvorbereitung / Verkehrsanlagen mit folgendem Ergebnis in die Abstimmung einbezogen:

Zustimmung der Berliner Feuerwehr zum "Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn"

Die Berliner Feuerwehr stimmt dem "Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn" für die gesamte 'Urbane Mitte' grundsätzlich zu. Die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten im Projektgebiet ist aus Sicht der Berliner Feuerwehr wie vorgesehen möglich. Die Berliner Feuerwehr wird zu diesem Thema eng in den weiteren Abstimmungsprozess mit der Deutschen Bahn im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) eingebunden.

Zustimmung der Berliner Feuerwehr zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt werden und u.a. der neuen Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Rettungsplatzes Süd dienen. Mit dieser Festsetzung werden die Voraussetzungen zur Umsetzung des "Konzepts zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn" geschaffen.

Die Berliner Feuerwehr stimmt den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unter folgenden Bedingungen zu:

- Die Anforderungen aus der EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" zu den Rettungsplatzzufahrten werden eingehalten.
- Die Rettungsplatz-Zufahrt ist jederzeit frei befahrbar.

Die genannten Bedingungen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und werden bei der Änderung der Planfeststellung im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sowie in der weiteren Planung berücksichtigt.

4.14.4 Zustimmung der Deutschen Bahn und des Eisenbahn-Bundesamtes

Deutsche Bahn

Die DB Netz AG hat in § 11 der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG zum Baugrundstück Süd ihre Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegeben.

„§11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab

Die Deutsche Bahn stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab in der Fassung von Februar 2020 (Anlage 1.2) zu. Nach schriftlicher Aufforderung des Bauherrn wird die Deutsche Bahn die Zustimmung gegenüber Dritten, insbesondere Behörden, in der erforderlichen Form wiederholen.“

Eisenbahn-Bundesamt

Im Rahmen der erneuten eingeschränkten Behördenbeteiligung hat auch das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 17.02.2021 mitgeteilt, dass es (bis auf bereits berücksichtigte Hinweise zum S-Bahntunnel und zur erforderlichen Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten) keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

4.15 Belange des Verkehrs – ziviler Flugbetrieb/ Luftrecht **(§ 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB)**

In ihrer luftrechtlichen Stellungnahme (Hindernisrecht/ Anlagenschutz) zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sowie zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E folgendes mitgeteilt:

4.15.1 Hindernisrecht

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt außerhalb eines Bau-schutzbereiches i.S.d. § 12 LuftVG. Hindernisrechtlich gilt daher § 14 Abs. 1 LuftVG, wonach Bauwerke (und allgemein Hindernisse i.S.d. §15 Abs. 1 LuftVG) erst ab einer Höhe größer 100 m über Grund bei der Obersten Luftfahrtbehörde Berlin zustimmungspflichtig bzw. zu genehmigen wären.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die Gebäudehöhe als maximal zulässige Oberkante in m ü. NHN festgesetzt. In der folgenden Tabelle ist ergänzend die hier relevante Gebäudeoberkante in m ü. Gelände dargestellt:

Kerngebiet	Gebäude	Vollgeschosse	Gebäudeoberkante in m ü. Gelände	Gebäudeoberkante in m ü. NHN
MK 6	Turm 6	15	49	84,6
MK 7	Turm 7	7	25	62,5

Tabelle 41: Gebäudeoberkante der Türme 6 und 7

Die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) benötigen aufgrund ihrer Höhe von 49 m / 25 m keine Zustimmung bzw. Genehmigung durch die Oberste Luftfahrtbehörde Berlin.

4.15.2 Anlagenschutz

Neben dem Hindernisrecht ist auch der Anlagenschutz i.S.d. § 18a LuftVG zu prüfen. Danach sind bereits Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen. Im Plangebiet betrifft das den geplanten Turm 6 (MK 6) mit einer Höhe von 49 m ü. Gelände. Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen.

4.16 Belange des Luftverkehrs und der Verteidigung – zivile und militärische Navigations- und Radarsysteme (§ 1 Abs. 6 Nr. 9 und 10 BauGB)

Im Bebauungsplan werden die Belange ziviler und militärischer Navigations- und Radarsysteme berücksichtigt.

4.16.1 Radargutachten / Untersuchungsumfang

Flugsicherungs- bzw. CNS-Anlagen (Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsanlagen) können durch Hindernisse wie z.B. Gebäude gestört werden. Zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ auf vorhandene zivile und militärische Navigations- und Radarsysteme im Umfeld wurde ein Radargutachten⁴³ erstellt. Im Gutachten werden die Effekte der geplanten Hochhäuser in der ‚Urbanen Mitte‘ auf die zivilen Navigations- und Radarsysteme am seit November 2020 geschlossenen Flughafen Tegel und am Flughafen Schönefeld/ BBI, heute Flughafen BER, sowie auf das militärische Luftverteidigungsradar (LVR THF) am früheren Flughafen Tempelhof untersucht. Gegenstand der Untersuchung sind Verschattungs- und Reflexionseffekte sowie Monopuls-Winkelfehler des Sekundärradars MSSR.

4.16.1.1 Primär- / Sekundärradar

Primär- und Sekundärradare arbeiten unterschiedlich.

Primärradar PSR

Primärradare arbeiten mit passiven Echos an den Objekten. Die abgestrahlten hochfrequenten Sendeimpulse werden vom Ziel reflektiert und anschließend vom Radargerät wieder empfangen. Es können nur die aus dem reflektierten Echo ermittelbaren Größen (z.B. Richtung, Entfernung und Geschwindigkeit) festgestellt werden.

Sekundärradar MSSR

Sekundärradare arbeiten mit aktiven Antwortsignalen. Sie senden zwar ebenfalls hochfrequente Sendeimpulse ab, die sogenannte Abfrage (Interrogation). Diese wird jedoch nicht einfach reflektiert, sondern vom Ziel mittels eines Antwortgerätes (Transponder) zunächst empfangen und verarbeitet. Dann wird, mit einer anderen Frequenz eine Antwort, das Antworttelegramm erzeugt und abgestrahlt. Diese Antwort kann Zusatzinformationen wie z.B. Kennung, Flughöhe oder Freund-Feind-Erkennung bei den militärischen MSSR enthalten.

Beide Systeme haben auf Grund der unterschiedlichen Prinzipien verschiedene Vor- und Nachteile. In der Praxis kommt häufig eine Kombination beider Methoden zum Einsatz, z.B. in der Flugsicherung beim ATC-Flugsicherungsradar für Luftverkehrskontroll- und Luftverkehrsführungsaufgaben.

4.16.1.2 Radarverschattung / Reichweite

Eine relevante „Verschattung“ der Radarstrahlung ist im optischen Sinne grundsätzlich nur dann möglich, wenn das Verschattungsobjekt relevant höher ist als die Radarantenne. Der Grad und die Wirksamkeit der Verschattung hängen von mehreren Faktoren ab:

- Von der elektrischen Größe des Objekts -
Je größer das Objekt desto größer die Verschattungseffekte.
- Von der Entfernung des Objekts zur Radarantenne -
Je weiter das Objekt entfernt ist, desto kleiner sind die Verschattungseffekte.
- Von der betrachteten Entfernung hinter dem Objekt -
Das Verschattungsfeld „erholt“ sich hinter dem Objekt
- Vom Typ des Radars -
Während bei einem Primärradar (LVR, ATC PSR) die „Verschattung“ doppelt auf dem Hin- und Rückweg wirkt, ist die „Verschattung“ bei einem Sekundärradar (SSR/MSSR) grundsätzlich nur einfach wirksam.

⁴³ Systemtechnisches Gutachten zu dem Bauvorhaben „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ UMB in Berlin hinsichtlich LVR, ASR und CNS-Systeme im Umfeld des Bauvorhabens, NAVCOM Consult, 17.03.2020

Es ist nicht richtig, dass ein Radar hinter einem Objekt „blind“ wäre.

4.16.1.3 Radarreflexion / Bodenclutter

Die Reflexionseffekte eines Gebäudes auf ein Radar werden wesentlich durch die Geometrien und Größen zueinander bestimmt. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei die Entfernung zwischen dem Radar und dem Gebäude als Reflexions- bzw. Streuobjekt.

Reflexionseffekte sind z.B. Falschziele bei MSSR und Rückreflexionen als „Clutter“ beim PSR. Unter Clutter versteht man Ziele, die das Radargerät erfasst und anzeigt, die aber unerwünscht sind, da sie die Entdeckungswahrscheinlichkeit der eigentlichen Ziele herabsetzen. Die elektromagnetischen Wellen von einem Radargerät werden an allen elektrisch leitenden Flächen reflektiert, also auch an Häusern oder Bodenerhebungen. Diese Echosignale heißen Bodenclutter (früher auch Festzielechos). Festzielechos machten früher ein Erkennen eines Flugzeuges mit einem kleinen Zielzeichen fast unmöglich, weil die Festzielechos diesen Bereich komplett aufgehellt haben. Da Festziele immer eine konstante Entfernung zu dem ebenfalls festen Standort des Radargerätes haben, sind die Echos von Festzielen relativ konstant und können heute durch spezielle Baugruppen (Moving Target Indication MTI) herausgefiltert werden. Sie werden von der Darstellung auf dem Radar-Sichtschirm ausgeblendet bzw. „unterdrückt“.

4.16.1.4 Monopuls-Winkelfehler der Sekundärradare MSSR

Das Monopulsverfahren ist ein Winkelmessverfahren. Ein MSSR-Sekundärradar ermittelt neben der Entfernung des mit einem Transponder ausgestatteten Flugzeugs auch den Azimutwinkel. Bei einer Störung des Sekundärradars könnte ein Winkelfehler auftreten, d.h. der Azimutwinkel und damit die Position des Flugzeugs werden fehlerhaft ermittelt.

4.16.2 Militärische Radar-Systeme

Radarsystem

Das militärische Luftverteidigungsradar LVR Tempelhof befindet sich am früheren Flughafen Tempelhof. Es besteht aus einem Primärradar 3D L-Band PSR RRP117 (FPS-117) und einem kollozierten Sekundärradar 3D MSSR mit einer LVA-Antenne („Large Vertical Aperture Antenna“). Das Luftverteidigungsradar wird von der Bundeswehr / Luftwaffe betrieben, vertreten durch das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBW),

Das Primärradar hat eine Höhe von ca. 64 m = 109 m ü.NN, das Sekundärradar von ca. 68 m = 114 m ü.NN. Das Luftverteidigungsradar steht in einer Entfernung von etwa 2,2 km zu den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7).

Mit dem Luftverteidigungsradar LVR Tempelhof wird der Luftraum bis zu einer theoretischen Entfernung von 463 km um das Radar herum überwacht. Auf der Basis der zusammengeführten Daten aller Luftverteidigungsradare wird ein „Luftlagebild“ erstellt. Das Luftlagebild für den überwachten Luftraum, der das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und weit darüber hinaus umfasst, beinhaltet alle erfassbaren Flugobjekte. Gemäß Gutachten bieten die Luftverteidigungsradare wegen der großen Reichweiten besonders für größere Höhen eine hochgradige Redundanz, die einen Ausgleich potentieller Verschattungen durch Gebäude oder auch Falsch- oder Mehrfachziele im Umfeld von Berlin ganz sicher ermöglicht.

Die beiden Luftverteidigungsradare LVR Cölpin und LVR Döbra liegen in einer Entfernung von nur etwa 110 km zum Luftverteidigungsradar LVR Tempelhof, wodurch im Bereich Berlin auch bei niedrigeren Höhen mindestens eine Dreifach-Redundanz gegeben ist.

Schutzbereich für die Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof

Für die Beurteilung der Auswirkungen ist insbesondere die Lage des Plangebiets innerhalb oder außerhalb des Schutzbereichs des Luftverteidigungsradars Tempelhof relevant.

Die rechtliche Grundlage für die Anordnung von Schutzbereichen bildet das "Gesetz über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichsgesetz - SchBerG)" vom 07.12.1956, zuletzt geändert durch Art. 11 G vom 13.05.2015.

Gemäß SchBerG ist ein Schutzbereich ein Gebiet, in die die Benutzung von Grundstücken nach Maßgabe des Gesetzes beschränkt ist. Der Schutzbereich dient zum Schutz und zur Erhaltung der Wirksamkeit von Verteidigungsanlagen. Ein Gebiet wird zum Schutzbereich durch Anordnung erklärt. Wer innerhalb der Schutzbereiche bauliche oder andere Anlagen oder Vorrichtungen über oder unter der Erdoberfläche errichten will, bedarf hierzu der Genehmigung. Die Genehmigung darf nur versagt werden, soweit es zur Erreichung der Zwecke des Schutzbereichs erforderlich ist.

Die Schutzbereichsanordnung für die Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof vom 29.11.2007 wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 11 vom 07.03.2008 veröffentlicht. Der Schutzbereichsplan war kein Bestandteil der Veröffentlichung. Der Plan bzw. die relevanten Teilpläne 11 und 12 des Schutzbereichsplanes liegen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor. Aus den Plänen lässt sich entnehmen, dass die Türme 6 und 7, die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzt werden sollen, im Schutzbereich liegen und zwar in der Zone C.

In der Schutzbereichsanordnung ist unter IV. Nr. 2 "Befreiungen" folgendes geregelt:

"Von den in Abschnitt II.2 bezeichneten Rechtsfolgen der Schutzbereichsanordnung wird, außerhalb der Zonen A und B, Befreiung zur Einholung einer Genehmigung der Schutzbereichsbehörde für folgende Vorhaben erteilt:

Das Errichten, Ändern oder Beseitigen von baulichen oder anderen Anlagen oder Vorrichtungen, die eine Höhe von 91,52 m üNN nicht überschreiten (§ 3 Abs. 2 SchBG)."

Im Bebauungsplan sind für die beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) im Schutzbereich folgende Höhenfestsetzungen als maximal zulässige Gebäudeoberkante vorgesehen:

Turm 6 (MK 6) 84,6 m üNN

Turm 7 (MK 7) 62,5 m üNN

Die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) sind also aufgrund ihrer Höhe von dem Genehmigungsvorbehalt befreit. Es wird davon ausgegangen, dass eine „Radarverträglichkeit“ besteht und keine Kollision mit dem Schutzbereich vorliegt.

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr hat diese Einschätzung am 31.08.2018 bestätigt. Bei Einhaltung der Bauhöhen für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) ist keine Beeinträchtigung der Radarerfassung zu erwarten.

Ergänzend wurden die Auswirkungen in einem Radargutachten⁴⁴ geprüft und dargestellt.

Radarverschattung

Eine relevante „Verschattung“ der Radarstrahlung ist grundsätzlich nur dann möglich, wenn das Verschattungsobjekt relevant höher ist als die Radarantenne. Bezogen auf das Bauvor-

⁴⁴ Systemtechnisches Gutachten zu dem Bauvorhaben "Urbane Mitte am Gleisdreieck" in Berlin hinsichtlich LVR, ASR und CNS-Systeme im Umfeld des Bauvorhabens; NAVCOM Consult, 17.03.2020

haben ‚Urbane Mitte Süd‘ sind die Verschattungsobjekte (Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7)) niedriger als die Radarantenne. Die Antenne des Primärradars RRP117 (Höhe ca. 64 m = 109 m ü.NN) ist mit ihrem Schwerpunkt deutlich höher als Turm 6 (MK 6) (49 m = 84,6 m ü.NHN) und Turm 7 (MK 7) (25 m = 62,5 m ü.NHN). Gemäß Gutachten kann daher für das Luftverteidigungsradar grundsätzlich keine relevante Verschattung eintreten, auch nicht für die unterste Winkelstellung der elektronischen phasengesteuerten Gruppenantenne („phased-array-Antenne“) des Primärradars RRP117. Darüber hinaus ist eine mehrfache Redundanz durch umliegende relativ nahe weitere Luftverteidigungsradare gegeben, die potentielle Verschattungseffekte hinter den Hochhäusern (Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7)) in nordwestlicher Richtung hochwirksam ausgleichen.

Im Ergebnis haben die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) keinen nennenswerten Einfluss auf die Verschattung bzw. die Reichweite des Luftverteidigungsradars Tempelhof.

Radarreflexion

Die Radarreflexion wird im Gutachten folgendermaßen bewertet:

Bezogen auf das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ist sowohl die Antenne des Primärradars RRP117 (109 m ü.NN) als auch des Sekundärradars MSSR (114 m ü.NN) deutlich höher als Turm 6 (MK 6) (84,6 m ü.NHN) und Turm 7 (MK 7) (62,5 m ü.NHN) inklusive Erdkrümmung.

Für das Primärradar RRP117 gibt der Hersteller in den technischen Unterlagen an, dass dieses Radar mittels des hochentwickelten MTI/ MTD-Konzepts selbst in schwierigsten Clutter-Bedingungen (Boden, Wetter usw.) noch hervorragende Detektionen bieten würde. Die Türme der ‚Urbanen Mitte‘ zählen zum stationären Bodencutter, den dieses moderne Radar besonders effektiv unterdrückt.

Es gibt nach gutachterlicher Beurteilung sowohl für das Primär- als auch das Sekundärradar keine relevanten Effekte durch Reflexionen an den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7).

Monopuls-Winkelfehler des Sekundärradars MSSR

Gemäß Gutachten sind die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) deutlich niedriger als das Sekundärradar MSSR und können deshalb keine relevanten Monopuls-Winkelfehler verursachen.

Fazit militärische Radarsysteme

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Errichtung der Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) möglich ist, ohne den operationellen Betrieb des Luftverteidigungsradars Tempelhof zu gefährden. Maßnahmen an den Gebäuden sind nicht erforderlich.

Weitergehende numerische Simulationen sind für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) nicht erforderlich.

Abstimmungsstand mit der Bundeswehr

Die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) liegen im Schutzbereich des Luftverteidigungsradars Tempelhof und zwar in der Zone C. Sie sind allerdings aufgrund ihrer Höhe von dem Genehmigungsvorbehalt der Schutzbereichanordnung befreit. Es wird davon ausgegangen, dass eine „Radarverträglichkeit“ besteht und keine Kollision mit dem Schutzbereich vorliegt. Das zuständige Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) hat am 31.08.2018 bestätigt, dass bei Einhaltung der Bauhöhen für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) keine Beeinträchtigung der Radarerfassung zu erwarten ist.

In der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB hat die Bundeswehr am 04.01.2019 ihre Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bestätigt,

unter der Auflage, dass Störeinflüsse durch Oberflächenreflexionen durch ein geeignetes Fassadendämpfungskonzept vermindert werden. Es wird darauf hingewiesen, dass die Bundeswehr-Dienststelle Infra I 3 zwingend im sich anschließenden Baugenehmigungsverfahren zur Bewertung eines solchen Konzeptes zu beteiligen ist.

Das Radargutachten vom 17.03.2020 bestätigt ebenso, dass die Errichtung der Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) den operationellen Betrieb des Luftverteidigungsradars Tempelhof (LVR THF) nicht gefährdet.

Die Projektträgerin wurde darüber informiert, dass mögliche Reflexionseffekte der geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) und ihre Auswirkungen auf die Funktion des Luftverteidigungsradars Tempelhof im Zusammenhang mit der Fassadenkonzeption geprüft werden müssen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Erstellung eines Fassadendämpfungskonzepts, zur Abstimmung des Konzepts mit der Bundeswehr sowie dazu, etwaigen Bedenken der Bundeswehr Rechnung zu tragen. Außerdem verpflichtet sie sich zur Umsetzung des Fassadendämpfungskonzepts.

Entstörungsmöglichkeiten / Fassadendämpfung

Zur Reduzierung von Radar-Reflexionen bestehen z.B. folgende bautechnische und architektonische Möglichkeiten:

- Radar-reflexionsarme Baumaterialien
 - Radar-reflexionsarmes Glas
 - Radar-absorbierende Wärmedämmung
- Radar-reflexionsarme Architektur
 - Fassadenneigung
 - Segmentierte Fassade
 - Lisenen und Schwerter

Eine ggf. erforderliche Schalldämmung der Fassade steht dem nicht entgegen.

4.16.3 Zivile CNS-Systeme (DVOR, ASR)

Das Systemtechnische Gutachten zu LVR, ASR und CNS-Systemen im Umfeld des Vorhabens 'Urbane Mitte' wurde 2019/2020 (Fertigstellungsstand 17.03.2020) erarbeitet und bezieht sich noch auf den Betrieb des Flughafens Tegel und des Flughafens Schönefeld / BBI.

Der Flughafen Schönefeld existiert unter dieser Bezeichnung nicht mehr. Er ist Bestandteil des Flughafens Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“, der am 31. Oktober 2020 eröffnet wurde. Der Flughafen Berlin-Tegel „Otto Lilienthal“ wurde am 08. November 2020 geschlossen und am 5. Mai 2021 entwidmet. Nur der Nordteil besteht noch als militärischer Hubschrauberlandeplatz.

Das Radar auf dem Flughafen Tegel ist nicht mehr in Betrieb, das Radar auf dem bisherigen Flughafen Schönefeld besteht auch nach Eröffnung des Flughafens BER weiterhin in der im Gutachten berücksichtigten Form.

Vor diesem Hintergrund sind die gutachterlichen Ausführungen zum Radar auf dem Flughafen Tegel nicht mehr aktuell und werden hier nicht mehr ausgeführt. Die Ausführungen zum Radar auf dem Flughafen Schönefeld gelten auch für den Flughafen BER. Das wurde am 12.09.2022 in einer ergänzenden Stellungnahme zum systemtechnischen Gutachten vom Gutachterbüro bestätigt.

4.16.3.1 Flughafen Berlin Brandenburg BER „Willy Brandt“

Flugsicherungs-ATC-Radar Nord

Das zivile Flugsicherungs-ATC-Radar Nord am Flughafen BER besteht aus einem Sekundärradar (3D-MSSR). Das Radar wird von der Deutschen Flugsicherung (DFS) betrieben, planungsrechtlich vertreten durch das Bundesamt für Flugsicherung (BAF).

Flugsicherungs-ATC-Radar Süd

Das zivile Flugsicherungs-ATC-Radar Süd am Flughafen BER besteht aus einem Primärradar (kolloziertes S-Band 2D-PSR) und einem Sekundärradar (3D-MSSR). Dieses Radar wird ebenfalls von der Deutschen Flugsicherung (DFS) betrieben.

Beide ATC-Radare befinden sich in einer Entfernung von mindestens 15,5 km zu den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7). Dieser Abstand ist bereits größer als der maximale Prüfbereich für ein Anflugradar (ASR) gemäß ICAO⁴⁵ EUR DQC015.

Navigationssystem DVOR

Der Flughafen BER weist als Navigationssystem ein DVOR auf. Das DVOR-System wird von der Deutschen Flugsicherung betrieben.

Aufgrund der Entfernung der geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) zum DVOR-System am Flughafen BER von ca. 18 km sind gemäß Gutachten erfahrungsgemäß bei weitem keine spezifikationsgefährdenden Effekte zu erwarten. Sie können aus physikalischen und systemtechnischen Gründen von vornherein ausgeschlossen werden.

Radarverschattung / Reichweite

Gemäß Gutachten können sich für das Anflugradar ASR am Flughafen BBI/ Schönefeld in der Entfernung von mindestens 15,5 km zu den geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) von vornherein keine relevanten Verschattungseffekte ergeben.

Radarreflexion

Gemäß Gutachten können sich aufgrund der großen Entfernung von mindestens 15,5 km der geplanten Türmen 6 (MK 6) und 7 (MK 7) zu den Flugsicherungs-ATC-Radaren Nord und Süd am Flughafen BER von vornherein keine relevanten Reflexionseffekte ergeben.

Monopuls-Winkelfehler des Sekundärradars MSSR

Gemäß Gutachten sind aufgrund der großen Entfernung von mindestens 15,5 km und der effektiv geringen Höhe der geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) keine relevanten Winkelfehler für das Sekundärradar zu erwarten.

4.16.3.2 RADNET-Netzwerk

Im Gutachten wird darauf hingewiesen, dass das RADNET-Netzwerk zusätzliche Sicherheit bringt.

Im engeren Bereich Berlins gibt es z.Zt.

- 1 Primärradar (2D PSR) (BER Süd)
- 2 Sekundärradare (3D MSSR) (BER Nord und Süd).

⁴⁵ „ICAO“ ist die Abkürzung für die „International Civil Aviation Organization“. Die Internationale Zivilluftfahrtorganisation ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN). Zu ihren Aufgaben gehört u.a. die Erarbeitung von verbindlichen Standards für die Luftfahrt sowie von Empfehlungen und Richtlinien.

Die Radardaten (PSR, MSSR) werden über das RADNET-Netzwerk redundant zusammengeführt und mittels der Netz-Software PHOENIX für die Anzeige beim Radar-Controller verarbeitet. Potentielle Verschattungen und Falschziele bzw. Falschspuren können durch dieses MRT („Multi Radar Tracker“) zuverlässig erkannt und kompensiert bzw. unterdrückt werden.

4.16.3.3 Fazit zivile Radarsysteme

Die Errichtung der Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) ist nach gutachterlicher Bewertung wie geplant möglich, ohne den operationellen Betrieb der genannten zivilen Radar-Systeme zu gefährden.

Weitergehende numerische Simulationen sind für die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) nicht erforderlich.

4.17 Ergebnisse eines von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB)

Die Planung für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist das Ergebnis eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts.

4.17.1 Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck und Bebauungsplan VI-140

Der Bezirk Kreuzberg fasste bereits 1994 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140 und führte das Verfahren bis einschließlich der Trägerbeteiligung durch. 1997 beauftragte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept Gleisdreieck. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden. Im Zuge weiterer Verhandlungen seit 1999 entstand das Gesamtkonzept für die Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und einem großen zusammenhängenden Park im Inneren, dem heutigen Park am Gleisdreieck.

4.17.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck

Auf Grundlage des Verhandlungsergebnisses wurde 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Rechtsnachfolger: CA Immo), der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 werden die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreiecks für einzelne Baufelder formuliert, so auch für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“).

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 verankert wurden.

4.18 Ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen (§ 1 Abs. 6 Nr. 14 BauGB)

Das Erfordernis einer ausreichenden Versorgung mit Grün- und Freiflächen der Beschäftigten im Plangebiet und der Bewohner*innen im Umfeld wurde in der Planung berücksichtigt.

Im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde eine Potenzialanalyse mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand 12/2019) erstellt. Hintergrund der Potenzialanalyse ist die derzeitige Ausgangslage des Bezirks, in dem insgesamt ein Defizit an öffentlichem und auch an privatem Grün besteht. Aus einer kleinräumlichen Betrachtung der Bedarfssituation geht hervor, dass die Umgebung des Parks am Gleisdreieck zu den versorgten Gebieten gehört und kein unmittelbarer Bedarf für zusätzliche Grünflächen besteht.

Die Flächen des 31,5 ha großen Parks am Gleisdreieck sind durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ gesichert und werden durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht in Anspruch genommen. Die öffentliche Parkanlage steht jedem offen: Beschäftigten, Bewohner*innen oder auch Touristen.

IV. Auswirkungen der Planung

1. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Die Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse sind Bestandteil des Kapitels A III 4.3 „Belange der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung (§ 1 Abs. 6 Nr. 2 BauGB)“. Die Auswirkungen auf die Arbeitsstätten sind Bestandteil des Kapitels A III 4.10 „Belange der Wirtschaft sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen (§ 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB)“.

2. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung

Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung ergeben sich durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht. Die Kosten für die Entwicklung des Gebiets trägt die private Projektträgerin. Dazu wurde ein entsprechender Kostenübernahmevertrag abgeschlossen.

Weitere Kosten, die aus der Planung resultieren, sind derzeit nicht erkennbar.

V. Verfahren

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) war ein Teilbebauungsplan des Bebauungsplans VI-140, für den die Verfahrensschritte bis einschließlich Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB Ende 2007 durchgeführt wurden. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Bebauungsplanes VI-140 in die Teilbebauungspläne VI-140a-i beschlossen. Der Beschluss zur Teilung des Bebauungsplans VI-140c in die Bebauungspläne VI-140ca und VI-140cb sowie die Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde am 28.04.2015 gefasst. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden die frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Danach wurde der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erneut geteilt, in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Teilung wurde vom Bezirksamt am 15.06.2018 beschlossen und am 29.08.2018 von der BVV zur Kenntnis genommen.

Die Darstellung des Verfahrens bis zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß §4 Abs. 2 BauGB bezieht sich daher auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), danach auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das Verfahren wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB fortgesetzt.

1. Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB

Gemäß § 5 AGBauGB i.V.m. § 11 Abs.1 AGBauGB hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg/Stadtentwicklungsamt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt am 23.04.2015 mitgeteilt, dass die Absicht besteht, den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) aufzustellen.

Stellungnahme SenStadtUm (alte Bezeichnung) vom 26.05.2015

Dringende Gesamtinteressen Berlins gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (ehemals Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) teilte mit, dass der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gem. § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB dringende Gesamtinteressen Berlins berührt, da folgende übergeordnete Verkehrsanlagen und -planungen betroffen sind:

- Das Tempelhofer Ufer, das im StEP Verkehr als übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II eingestuft ist.
- Die U-Bahnanlagen U1, U2 der BVG.
- Die S-Bahnanlagen S1, S2, S25 und Bahnanlagen der Deutschen Bahn (Regional- und Fernverkehr) - Anhalter- und Dresdener Bahn.
- Als Planung ist der Bau der S-Bahnverbindung S 21 vom Potsdamer Platz bis zum S-Bahnring / Cheruskerkurve zu berücksichtigen.

Dringende Gesamtinteressen Berlins gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 7 AGBauGB

Die Beeinträchtigung dringender Gesamtinteressen Berlins hinsichtlich der Zentrenstruktur i.S.v. § 7 Abs. 1 Nr. 7 AGBauGB konnte nicht abschließend geprüft werden.

Berücksichtigung der vom Senat von Berlin beschlossenen Konzepte und Planungen

Die Berücksichtigung folgender Entwicklungsplanungen und -konzepte konnte nicht abschließend geprüft werden:

- StEP Zentren
- Fachmarktkonzept Berlin
- AV Einzelhandel 2014
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005.

Städtebaulicher Rahmenvertrag 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

2. Anfrage nach den Zielen der Raumordnung

Die für die Raumordnung und Landesplanung zuständige Behörde wurde nach § 1 Abs. 4 BauGB mit Schreiben vom 23.04.2015 beteiligt. In ihrer Stellungnahme vom 20.05.2015 verweist die Gemeinsame Landesplanungsabteilung auf ihre Mitteilung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung vom 04.03.2010, die zur Teilung des Bebauungsplans VI-140 angefragt wurde. Eine abschließende Bewertung der Planungsabsicht erfolgt noch nicht.

3. Aufstellungs-/ Fortführungsbeschluss zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Der Beschluss zur Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde am 28.04.2015 gefasst.

Änderung des BauGB durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 / Überleitungsvorschrift

Das "Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz und anderer Vorschriften an europa- und völkerrechtliche Vorgaben" vom 29.05.2017 ist im BGBl. Nr. 32 vom 1.6.2017 erschienen und hat das Baugesetzbuch (BauGB) wie folgt geändert: Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298) geändert worden ist.

Gemäß Überleitungsvorschrift des § 245c BauGB 2017 (Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie 2014/52/EU im Städtebaurecht und zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt) könnte das Verfahren nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden. Aufgrund des frühen Verfahrensstands wurde das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) nach Änderung des Baugesetzbuchs am 29. Mai 2017 jedoch nach neuem Recht weitergeführt. Das gilt auch für den aus dem Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) durch Teilung hervorgegangenen Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

4. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Mit Veröffentlichung in der Tagespresse und auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) frühzeitig unterrichtet. Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung, Stand 12. Februar 2016, sowie die städtebaulichen Entwürfe konnten vom 15. Februar bis 15. März 2016 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg/ Stadtentwicklungsamt sowie im Internet eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 146 Stellungnahmen abgegeben, davon 143 Stellungnahmen von Anwohnern bzw. Bürgern, zwei Stellungnahmen von relevanten benachbarten Grundstückseigentümern, der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum, und eine Stellungnahme des Gremiums FahrRat.

Die Bürger-Stellungnahmen werden in Teil A, die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat in Teil B ausgewertet und abgewogen. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich nur auf die frühzeitige Beteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und wird der Vollständigkeit halber dargestellt. Für den Bebauungsplan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) wurden die Verfahrensschritte erneut durchgeführt und die Planungen angepasst.

4.1 Inhalte der Stellungnahmen - Teil A

In Teil A werden die Bürger-Stellungnahmen zusammengefasst dargestellt.

Zu folgenden Themen wurden Stellungnahmen abgegeben:

4.1.1 Flächennutzungsplan Berlin

Stellungnahmen: 1

- Im Flächennutzungsplan Berlin ist keine Bebauung mit M2 westlich der Bahn (U2) und südlich der Bahn (U1) ausgewiesen.

Abwägung

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 28. Januar 2016 (ABl. S. 296), stellt für das westliche Plangebiet in symbolischer Breite Bahnfläche dar, das östliche und südliche Plangebiet ist als gemischte Baufläche M2 (GFZ > 1,5) dargestellt.

Im Flächennutzungsplan Berlin sind die Darstellungen und Abgrenzung der Flächen generalisiert und die Bahnsignaturen symbolisch verortet. Der Bebauungsplan entspricht diesen Abgrenzungen.

4.1.2 Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Stellungnahmen: 7

- Warum wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 eine GFZ von 3,5 und somit eine extrem hohe bauliche Dichte vertraglich festgeschrieben?
- Der städtebauliche Rahmenvertrag soll die planerische Abwägung der Baufläche und der GFZ nicht ersetzen
- Die Berechnung des Netto-Baulandes im städtebaulichen Rahmenvertrag ist nicht nachvollziehbar
- Planung des städtebaulichen Rahmenvertrags nicht mehr zeitgemäß

- Keine Beteiligung der Öffentlichkeit beim Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags

Abwägung

Ziel des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 sowie des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.

Die Vereinbarung der GFZ erfolgte vor dem folgenden Hintergrund: Gegenstand des städtebaulichen Rahmenvertrages 2005 war die Entwicklung des gesamten Areals der ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhöfe. Das Vertragsgebiet umfasste die Fläche zwischen der Yorckstraße im Süden, der Möckernstraße im Osten, dem Tempelhofer Ufer und der Luckenwalder Straße ausschließlich des Deutschen Technikmuseums in Norden und der Flottwellstraße sowie der Dennewitzstraße im Westen. Das Areal war zum damaligen Zeitpunkt überwiegend für Bahnzwecke gewidmet, es wurde seit langer Zeit nicht mehr genutzt und lag brach. Mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die Voraussetzungen für die Entwicklung des Gebiets Gleisdreieck, hier Parkanlage und Baufelder geschaffen. Als Zielsetzung wurde die Entwicklung der Fläche einerseits als eine öffentliche Parkanlage und andererseits als attraktive städtische Nutzung mit insbesondere Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen sowie die Sicherung des Standorts des Deutschen Technikmuseums formuliert. Dabei wurden von dem circa 58,8 ha großen Vertragsgebiet circa 12,6 ha für Bebauung – davon circa 4,3 ha für die 'Urbane Mitte' – und circa 30,0 ha als öffentliche Park- und Freiflächen vorgesehen. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 nimmt die Bebauung also nur rund ein Fünftel des gesamten Vertragsgebiets ein. Auf den Bauflächen sollen nach den Zielen des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 ein attraktiver Nutzungsmix mit insbesondere Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entstehen sowie die zentrale Lage des Gebiets an einem Umsteigepunkt zwischen mehreren ÖPNV-Linien ausgenutzt werden. Speziell für das Baufeld 'Urbane Mitte' ist im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen. Die starke Einschränkung der für die Bebauung zur Verfügung stehenden Fläche wurde durch die Vereinbarung des zulässigen Nutzungsmaßes ausgeglichen.

Die Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 gehen also über die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' hinaus und haben die Realisierung des Gesamtkonzepts für das Areal am Gleisdreieck im Blick.

Als Bruttobauland wird im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 die damals unvermessene Grundstücksgröße von 43.000 m², als Nettobauland eine Fläche von 34.000 m² genannt. Für die Berechnung des Nettobaulandes wurden von der Grundstücksgröße pauschal 20% für die Flächen abgezogen, die der Erschließung dienen oder für die Bahnzwecke gewidmet und damit der Bebauung entzogen sind. Der pauschale Abzug von 20 % wurde auch für die Baufelder „Möckernkiez“ und „Flottwellpromenade“ angesetzt, obwohl die Bebaubarkeit dieser Baufelder nicht durch Bahnflächen eingeschränkt ist. Bei Vergleich dieser Baufelder wird deutlich, dass die Berechnung des Nettobaulandes die besondere Lage der 'Urbanen Mitte' nicht berücksichtigt hat.

Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags wurden 2005 verhandelt und unterzeichnet. Der Vertrag wurde zeitlich nicht befristet. Der Zeithorizont für die Realisierung dieser Planung entspricht dem üblichen Zeitraum für die Umsetzung eines großen Konversionsprojekts.

Die Frage, ob, und wenn ja, in welcher Form bei der Unterzeichnung des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 die Öffentlichkeit beteiligt wurde, kann im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca (Urbane Mitte) nicht beantwortet werden.

Die bauliche Ausnutzung des Baulandes wurde im weiteren Verfahren mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt. Die im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 getroffenen Vereinbarungen werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.3 Planungsrecht

§ 34 BauGB

Stellungnahmen: 1

- Zweifel an der Einstufung des Plangebiets als Innenbereich

Abwägung

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände. Danach wäre das Plangebiet aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen.

Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft. Im Ergebnis wird das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt.

- Die Luckenwalder Straße, das Grundstück Luckenwalder Straße 6a, die östlichen Viaduktbauten des Hochbahnhofs ‚Gleisdreieck‘ sowie das Flurstück 3412 südlich des Postbahnhofs sind im Baunutzungsplan für Berlin vom 28. Dezember 1960 als beschränktes Arbeitsgebiet festgesetzt. Die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich des Baunutzungsplans ist nach § 30 BauGB zu beurteilen.
- Der Großteil des Plangebiets im Nordwesten liegt innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Es handelt sich um die auf Viadukten verlaufende Hochbahn der U-Bahnstrecke U2 und die westlich anschließenden Flächen bis zum Park am Gleisdreieck. Bis vor kurzem standen hier noch die Viadukte der Stammbahn, sie wurden erst 2015 abgerissen. Zukünftig wird hier die S-Bahnstrecke S 21 verlaufen. Zusätzlich quert die Hochbahn der U-Bahnstrecke U1 in West-Ost-Richtung. Die Fläche ist durch bauliche Verkehrsanlagen geprägt, die auch im Norden (Parkhaus Gleisdreieck) ihre Fortsetzung finden. Das § 34-Gebiet wird nach Süden durch den Abschluss der Viaduktbauten und den Verlauf der Hochbahntrasse der U-Bahnstrecke U2 begrenzt. Im Gebiet gemäß § 34 BauGB liegt auch die verlängerte Trebbiner Straße von Norden kommend bis zum südlichen Abschluss der STATION Berlin (Halle 8).
- Der Bereich südlich der STATION Berlin ist als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzuordnen. Hier endet der im Zusammenhang bebaute Ortsteil.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Einstufung als Innen- oder Außenbereich keinen Einfluss auf die Festsetzungen im Bebauungsplan hat.

4.1.4 Städtebau

Zustimmung zum Konzept

Stellungnahmen: 9

- Positive Stellungnahmen, insbesondere, Urbanität und Modernisierung werden begrüßt.

Abwägung

Die positive Stellungnahme wurde zur Kenntnis genommen.

Ablehnung des Konzepts

Stellungnahmen: Alle (150) abzüglich 9 dafür

- Die Bebauung wird abgelehnt. Stichworte: Bebauung passt nicht in die Umgebung, keine natürliche Entwicklung, südliche Baukörper / Einteilung der Baufelder werden abgelehnt, keine Fortsetzung des Potsdamer Platzes, ästhetische Einwände.

Abwägung

Die Ablehnung des Bebauungskonzepts wurde zur Kenntnis genommen.

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der 'Urbanen Mitte' bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S-Bahnstrecke S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand sollte durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen Senat und Bezirk abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (Werkstattgesprächen) Ideen und Konzepte für die 'Urbane Mitte' entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil. Das Ergebnis dieses Verfahrens bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs.

Der städtebauliche Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die öffentliche Parkfläche und die umliegende Bebauung sind Teile eines Gesamtprojekts zur Entwicklung des Areals um das Gleisdreieck, das eine innerstädtische Brachfläche darstellte. Durch die Bebauung des Plangebiets wurde der Charakter der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck nicht geändert, sondern die urbane Nutzung einer Brachfläche ermöglicht, auf der ein lebendiges Quartier entstehen soll. Es kann angenommen werden, dass die Entwicklung einer zentral liegenden und gut erschlossenen Brachfläche und die Gestaltung eines neuen Quartiers dem öffentlichen Interesse entsprechen.

Die Einteilung der Baufelder 'Urbane Mitte' entspricht dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs. Die südlichen Baukörper sind von der vorhandenen Bebauung umgeben. Sie liegen zwischen der ICE-Trasse im Westen, der STATION Berlin im Norden, dem Park des Deutschen Technikmuseums im Osten sowie dem Park am Gleisdreieck (Skateranlage und ehemaligen Stellwerk) im Süden. Es wird nicht mitten in den Park gebaut. Die neben der Parkanlage vorhandenen privaten Brach- und Freiflächen werden bebaut. Der Vergleich zum Potsdamer Platz ist nicht nachvollziehbar, da der 'Urbanen Mitte' ein anderes Bebauungs- und Nutzungskonzept zu Grunde liegt. Die geplante Bebauung der 'Urbanen Mitte' unterscheidet

sich auch in ihrer Höhe von den Hochhäusern um den Potsdamer Platz und grenzt sich dadurch architektonisch ab.

Die ästhetische Bewertung des Projekts ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern eine Frage des persönlichen Geschmacks. Die Gestaltung der Fassaden ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Für die Fassadengestaltung ist die Durchführung eines Architekturwettbewerbs geplant.

Sichtachse

Stellungnahmen: 7

- Gerade das jetzige Blickfeld über die weite und ruhige Landschaft mit den architektonisch einmaligen U-Bahn-Bauten sollte unbedingt erhalten bleiben.
- Durch die enge Randbebauung an allen Seiten mit z.T. viel zu hohen Bauten werden Blickbeziehungen – insbesondere der Blick auf die historischen U-Bahn-Viadukte – verbaut.
- Die städtebauliche Wirkung von entfernteren Standpunkten aus prüfen, z.B. vom Askani-schen Platz, Potsdamer Straße/ Kurfürstenstraße, Hallesches Ufer.
- Freie Sichtachse vom Askanischen Platz bis nach Schöneberg muss gewahrt bleiben.
- Blickfeld vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird eingeschränkt.

Abwägung

Die Veränderungen des Stadtbildes werden über städtebauliche Simulationen verdeutlicht und überprüft, ggf. wird der städtebauliche Entwurf angepasst. Zur Wahrung der Sichtbeziehungen sieht das Bebauungskonzept einzelne versetzt angeordnete Türmen vor und vermeidet die Herstellung einer geschlossenen Riegelbebauung. Dadurch soll die Sichtbarkeit der historischen Gleise nach Möglichkeit gewahrt werden. Die Sicht vom oberen Bahnsteig im U-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird tatsächlich eingeschränkt. Da es sich jedoch um keinen Aussichtspunkt, sondern einen Verkehrsknotenpunkt handelt, ist diese Einschränkung hinnehmbar.

Nettobauland

Stellungnahmen: 6

- Die Ermittlung der Baufläche ist zu erläutern.

Abwägung

Es wurde geprüft und in der Begründung erläutert, welche Fläche des Baugrundstücks für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist.

Zu hohe Dichte

Stellungnahmen: 21

- Die hohe Verdichtung wird abgelehnt.
- Die Baumasse ist kritisch zu überprüfen und zu reduzieren.
- Dies würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck " besser Rechnung tragen:
- Das Bauvolumen sollte sich an der begrenzten Aufnahmekapazität der angrenzenden Straßen orientieren.
- Die geplante Bruttogeschossfläche von 115.000 m² übersteigt die vertraglich vereinbarte Bruttogeschossfläche um mehr als 10 %.

Abwägung

Das Bebauungskonzept wurde auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005, des mehrstufigen Werkstattverfahrens mit Bürgerbeteiligung sowie eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs entwickelt.

Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 wurden die städtebaulichen Ziele zur Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks festgelegt. Auf das Plangebiet der 'Urbanen Mitte' bezogen, bestand schon 2005 die Idee das Gleiskreuz durch Hochpunkte baulich zu betonen, insbesondere entlang der zukünftigen S-Bahnstrecke S 21 und der Fernbahntrasse. Der Bestand solle durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte ergänzt werden. Auch wenn der städtebauliche Rahmenvertrag 2005 für den Bebauungsplan nicht bindend ist, stellt er das zwischen den Vertragspartnern abgestimmte Entwicklungsziel dar und bildete die vertragliche Grundlage für die Entwicklung der damaligen städtischen Brachflächen zum Gleisdreieckpark mit seinen umliegenden Baufeldern.

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung dieser städtebaulichen Ziele wurde vom Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt. Ziel des Werkstattverfahrens war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standortes. Das gesamte Verfahren wurde von Beginn an transparent im Internet dargestellt. In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens - jeweils drei Expertendialoge und drei Bürgerbeteiligungen - wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt.

In dieser ersten Phase des Entwicklungsverfahrens wurden die wesentlichen inhaltlichen Themen als Grundlage bzw. inhaltliche Aufgabenstellung für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb erarbeitet. Der städtebaulich-architektonische Wettbewerb wurde 2015 durchgeführt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Die kritische Bewertung der Dichte wurde zur Kenntnis genommen und in der Abwägung der städtebaulichen Belange berücksichtigt. Dem geplanten Maß der baulichen Nutzung liegt das städtebauliche Ziel zu Grunde, eine städtische Nutzung mit Gewerbe und Dienstleistungen sowie anderen Nutzungen mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln, die zentrale Lage des Gebiets optimal auszunutzen und die Kreuzung der ÖPNV-Linien städtebaulich zu betonen. Welches Maß der baulichen Nutzung im Plangebiet festgesetzt werden soll, war Gegenstand der planerischen Abwägungsentscheidung.

Erhalt der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 5

- Die Höhe der geplanten Gebäude erscheint angemessen.
- Die "alte" Berliner Traufhöhe (nach Stimmann) ist einer Weltstadt nicht angemessen.
- Hochhäuser werden begrüßt. Berlin braucht mehr Modernität.
- Sie verleihen dem Ort Urbanität und etwas Weltstädtisches.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen zur städtebaulichen Planung wurden zur Kenntnis genommen. Es waren keine Änderungen in der Planung erforderlich.

Reduzierung der Gebäudehöhen

Stellungnahmen: 31

- Bebauung mit mehreren Hochhäusern (5-7) wird sehr kritisch gesehen / wird abgelehnt. Stichworte: keine Abweichung von der Berliner Traufhöhe, Flair des Kreuzberger Kiezes wird genommen, erdrückende Wirkung der Hochhäuser, Forderung von Beschränkungen der Gebäudehöhen, 'horizontale Wohnlandschaft' am Gleisdreieck

Abwägung

Die Ablehnung der geplanten Hochhausbebauung wurde zur Kenntnis genommen.

Das geplante Maß der baulichen Nutzung und die Höhe der Bebauung werden durch das Gesamtkonzept für die Gestaltung des Areals am Gleisdreieck sowie dem städtebaulichen Ziel der architektonischen Betonung des Baufelds in der gut erschlossenen zentralen Lage an der Kreuzung der ÖPNV-Linien mitbestimmt und entsprechen dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs über die bauliche Ausgestaltung des Plangebiets. Entsprechend den hier verfolgten städtebaulichen Zielen soll auch eine Riegelbebauung vermieden werden, um die Sichtbeziehungen des Areals und die Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Gleisanlagen zu erhalten und Freiflächen als öffentliche Aufenthaltsräume zu gestalten. Die Freiflächen dienen des Weiteren zur besseren Zugänglichkeit und Offenheit des Quartiers und seiner besseren Erschließung und Anbindung an die Umgebung. Zudem wird dadurch das Wachsen der Stadt in der Breite vermieden, das dem umweltpolitischen Ziel widerspricht, die weitere Versiegelung des Außenbereichs zu vermeiden. Die Orientierung der neuen Bebauung an den Wohnquartieren in der näheren Umgebung erscheint städtebaulich nicht sinnvoll, da die Baufelder wegen der unterschiedlichen Nutzungen und Zielsetzungen städtebaulich nicht vergleichbar sind.

Das städtebauliche Konzept wird nicht geändert.

4.1.5 Denkmalschutz

Stellungnahmen: 60

- Bedenken gegen die Vereinbarkeit der Planung mit dem Denkmalschutz. Stichworte: Sichtbarkeit der denkmalgeschützten Bauten – Bahnhofsanlage „Gleisdreieck“ als Industriedenkmal – wird eingeschränkt; Ablehnung des bereits erfolgten Abrisses der Stammbahn-Viadukte, Bitte um Stellungnahme des Denkmalschutzes zu dieser Thematik und zur hier geplanten Häufung von Hochhäusern

Abwägung

Die Bedenken zur unzureichenden Berücksichtigung des Denkmalschutzes wurden zur Kenntnis genommen.

Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historisch Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S-Bahnstrecke S 21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der ‚Urbanen Mitte‘ erfolgt ist. Durch die Planung wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt. Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. In der weiteren planerischen Abwägung wird die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen beachtet und der Entwurf auf Verbesserungen hin geprüft. Das Landesdenkmalamt Berlin (LDA) wird in Abstimmungen zur Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts einbezogen. Die Stammbahn-Viadukte wurden vom Grundstückseigentümer abgerissen. Die Gründe sind dem Bezirk nicht bekannt. Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung ist auch eine Stellungnahme des Landesdenkmalamts Berlin (LDA)

eingegangen, dessen Inhalt in der Planung berücksichtigt wurde. Des Weiteren wurde ein Gutachten zum Denkmalschutz beauftragt.

4.1.6 Nutzung

Nutzungskonzept

Stellungnahmen: 5 Zustimmungen, 3 Ablehnungen

- Zustimmung zu einem neuen urbanen Zentrum mit Wohn-/ Geschäftsbebauung, das sich der schönen Metropole würdig erweist.

Abwägung

Die positiven Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

- Ablehnung des Konzepts, Stichworte: neuer sozialer Brennpunkt wird befürchtet (Vergleich mit Gropiusstadt, Alexanderplatz, Potsdamer Platz), neue Nutzungen mit dem Bestand nicht vereinbar, kein neues Zentrum im multizentrischen Berlin erforderlich.

Abwägung

Ziel ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Im Plangebiet soll außerhalb der nachrichtlich zu übernehmenden gewidmeten Flächen der U- und S-Bahn ein Kerngebiet festgesetzt werden. Die zulässigen Nutzungen im Kerngebiet werden im weiteren Verfahren genauer definiert und im Bebauungsplan entsprechend festgesetzt. Auf Grundlage des Planungsstandes zum Zeitpunkt der Abwägung war im Kerngebiet ein Anteil von ca. 2/3 für Büros, Hotels und Dienstleistungen vorgesehen. Das übrige Drittel sollte durch Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen, Kunst- und Kultureinrichtungen genutzt werden. Der Vergleichbarkeit mit der Gropiusstadt wird inhaltlich nicht gefolgt, da die Gropiusstadt und diese Planung weder in der Funktion und geplanten Nutzungen noch von der architektonischen Gestaltung vergleichbar sind. Anders als in der Gropiusstadt soll in der 'Urbanen Mitte' kein Wohngebiet entstehen. Da noch keine konkreten Nutzungen geplant sind, kann im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140ca (Urbane Mitte) keine abschließende Prüfung ihrer Auswirkungen auf die Umgebung stattfinden. Die schalltechnische Vereinbarkeit der einzelnen Vorhaben mit den Bestandsnutzungen wird im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren durchgeführt.

Die Entwicklung eines Zentrums im Sinne des Berliner Zentrenkonzepts ist hier nicht vorgesehen.

Umfang der geplanten Nutzung

Stellungnahmen: 3

- Wie viele Menschen sollen in der 'Urbanen Mitte' arbeiten und wohnen?

Abwägung

Im weiteren Planverfahren wird auch die Zahl der Menschen, die in der 'Urbanen Mitte' arbeiten können, prognostiziert und in der Begründung dargestellt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

Büros

Stellungnahmen: 8

- Kein Bedarf, Leerstand wird befürchtet. Der Potsdamer Platz in unmittelbarer Nähe hat bereits bedrohlichen Büro-Leerstand, andere Flächen sind besser geeignet.

Abwägung

Es ist zutreffend, dass vor wenigen Jahren ein Überangebot an Büroflächen in Berlin befürchtet wurde. Die aktuelle Lage ist jedoch weit von einem Überangebot an Büroflächen entfernt. Die Leerstandsquote liegt derzeit bei 4,9 Prozent. Nach dem aktuellen Stand ist für die nächsten Jahre vielmehr von einem Bedarf an zusätzlichen ESG-konformen Büroflächen auszugehen, die zentral und verkehrsgünstig gelegen sind.

Der Plangeber geht insoweit davon aus, dass die mit dem Masterkonzept Urbane Mitte geplanten Büroflächen einen zukünftigen Bedarf an entsprechenden Flächen decken werden.

Beherbergung / Hotel

Stellungnahmen: 1

- Kein Bedarf an neuen Hotels

Abwägung

Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort.

Einzelhandel

Stellungnahmen: 4 begrüßen, 1 kein Bedarf

- Zu begrüßen ist mehr Einkaufsfläche, auch für den täglichen Bedarf

Abwägung

Die Anregung wurde zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan bei der Festsetzung zulässiger Nutzungen berücksichtigt.

- Kein Bedarf an neuem Einzelhandel

Abwägung

Es wurde berücksichtigt, dass das Plangebiet jeweils nur ca. 600 m Luftlinie vom Ortsteilzentrum Potsdamer Straße sowie vom Zentrumsbereichskern Potsdamer-/ Leipziger Platz entfernt liegt und sich die Kerneinzugsbereiche von Einzelhandelsnutzungen im Plangebiet mit denen der genannten städtischen Zentren deutlich überschneiden würden. Die Zulässigkeit von Einzelhandel wird in einem Einzelhandelsgutachten geprüft und im Bebauungsplan festgesetzt.

Das eingeholte Einzelhandelsgutachten bestätigt, dass Bedarf nach neuem Einzelhandelsangebot in der Umgebung besteht.

Kultur

Stellungnahmen: 1

- Faktisch sind die bereits in der näheren Umgebung ausreichend vorhandenen kulturellen Angebote mehr als ausreichend.

Abwägung

Die Nachbarschaft unterschiedlicher Kultur- und Veranstaltungsangebote beinhaltet nicht zwangsläufig Konflikte. Die unterschiedlichen Nutzungen im Umfeld der 'Urbanen Mitte' machen den Ort spannend und attraktiv.

Es kann nicht nachvollzogen werden, dass kulturelle Angebote als unnötig angesehen werden. Gerade in diesem Bereich wird ein breites Netz vielfältiger Angebote im Bezirk angestrebt, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen sind.

Wohnen

Stellungnahmen: 1 zur nachfolgenden Stellungnahme, 7 zum Thema bezahlbarer Wohnraum

- Wohnen kann aufgrund der Lage und Rahmenbedingungen (vor allem Lärm) nur eine untergeordnete Rolle spielen.

Abwägung

Die Einschätzung wird geteilt. Es ist keine Wohnnutzung geplant.

- Wunsch nach bezahlbarem Wohnraum

Abwägung

Eine Wohnnutzung der 'Urbanen Mitte' ist nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO im Kerngebiet nur ausnahmsweise zulässig und im Übrigen nach dem aktuellen Bebauungskonzept nicht vorgesehen, da dem die Lärmbelastung des Gebiets entgegensteht: Das Plangebiet eignet sich aufgrund der hohen Lärm- und Erschütterungsbelastung nur sehr eingeschränkt als Wohnstandort. Zur Klärung der Schallsituation wurde ein schalltechnisches Gutachten erarbeitet. Im Ergebnis bestätigten die Untersuchungen, dass auf dem Gebiet der 'Urbanen Mitte' durch die vorhandenen U-Bahnstrecken sowie der geplanten neuen S-Bahnstrecke S 21 zum Teil Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu erwarten sind. Bei gewerblichen Nutzungen können diese Einschränkungen durch bauliche Maßnahmen ausgeglichen werden. Für die Wohnnutzung erscheint dieser Ausgleich nicht möglich, da das Wohnen höhere Anforderungen an seine Umgebung stellt. Eine Wohnnutzung ist nicht geplant.

Verödung, Sicherheitsbedenken

Stellungnahmen: 9

- Stichworte: Sicherheitsbedenken, Verödung nach Geschäftsschluss befürchtet, Gefahr der Verwahrlosung und Kleinkriminalität, der neue Brennpunkt/ das Problemviertel

Abwägung

Die Anregungen wurden zur Kenntnis genommen und im Bebauungsplan - soweit möglich - berücksichtigt.

Für die Gestaltung der Wege und Zugänge zum Bahnhof wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet. Die Ausgestaltung der Freiräume erfolgt durch den Bauherrn in Abstimmung mit dem Bezirk. Zum einen wird das Plangebiet allein durch die Lage am U-Bahnhof (U1, U2) und geplanten S-Bahnhof (S 21) und seiner Wegebeziehungen zum Park am Gleisdreieck wahrscheinlich immer belebt sein. Zum anderen sollen durch die gastronomische und kulturelle Nutzung der Erdgeschosszonen Angebote geschaffen werden, die unabhängig von den Arbeitszeiten in den Büros sind und auch abends und am Wochenende genutzt werden, so dass hier ein vitales Quartier mit vielfältigen Nutzungen entstehen kann. Die Beispiele früherer Großbauprojekte sind mit der Planung für die 'Urbanen Mitte' nicht vergleichbar. Hier wird keine Großsiedlung des sozialen Wohnungsbaus geplant, sondern ein Kerngebiet mit z.B. gastronomischen und kulturellen Nutzungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen.

Nutzen für die ansässige Bevölkerung

Stellungnahmen: 2

- Stichworte: Kein Nutzen für die Bewohner der angrenzenden Bezirke, „Touristen-Marktplatz“, Steigerung der Mieten im Umkreis, Gentrifizierung

Abwägung

Durch den Bau der 'Urbanen Mitte' wird das Umfeld eines wichtigen und stark frequentierten Umsteigepunktes städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, die der Öffentlichkeit zugutekommen und damit auch den Bewohnern nutzen. Durch den Bau der 'Urbanen Mitte' wird das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufgewertet und sicherer. Die geplante Kerngebietsnutzung erlaubt neben Handelsbetrieben die Ansiedlung von zentralen Einrichtungen der Kultur sowie Anlagen für soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Es ist davon auszugehen, dass das Plangebiet sowohl von Anwohnern, Parkbesuchern, Berufstätigen in den Büros, ÖPNV-Nutzern und auch Touristen genutzt wird. Der Tourismus in Berlin verzeichnet laufende Zuwächse, auch bei den Übernachtungszahlen, so dass ein weiterer Bedarf an Hotels gesehen wird. Die zentrale Lage in Berlin und an einem Verkehrsknotenpunkt spricht für die Eignung als Hotelstandort. Die Befürchtung, dass die Mieten aufgrund der Attraktivität der Wohnlage steigen würden, wird zur Kenntnis genommen. Dies ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Im Übrigen ist für die 'Urbane Mitte' keine Wohnnutzung geplant.

4.1.7 Verkehr

Verkehrssituation im Umfeld / Verkehrskonzept und –prognose

Stellungnahmen: 58

- Probleme des fließenden Verkehrs: Berufsverkehr, Verkehr während Veranstaltungen und Messen in der STATION Berlin, Anlieferverkehr.
- Verkehrskonzept wird gefordert, die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes zur Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs – v.a. während der Bauarbeiten – bezweifelt wird.
- Verkehrsprognose ist zu erstellen, die das Pendleraufkommen und die Besucher prognostiziert und ihre Auswirkungen auf den Verkehr bewertet

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurden auch die Verkehrssituation im Umfeld und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr betrachtet.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

Es wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, um die Auswirkungen des zusätzlichen Straßenverkehrs auf das umliegende Straßennetz zu prognostizieren und zu bewerten. Die Untersuchung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes kommt zum Ergebnis, dass auch in den Spitzenverkehrszeiten auf den übergeordneten Verkehrsströmen ein stabiler und leistungsfähiger Verkehrsablauf gewährleistet ist und dass die Beeinträchtigung durch den neu entstehenden Verkehr im Vergleich zum Bestand gering ist. Beeinflusst wird der Verkehrsablauf in den untergeordneten Zufahrten, ein stabiler Verkehrszustand bleibt dennoch überwiegend erhalten. Die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrsnetzes wird durch die Planung also nicht beeinträchtigt. Zusätzliche Maßnahmen zur Entwicklung des Straßennetzes und Verbesserung der Verkehrsströme sowie die Abwicklung des Lieferverkehrs sowie des höheren Verkehrsaufkommens bei Veranstaltungen werden geprüft.

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wurde ein schlüssiges Verkehrskonzept entwickelt und mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

Trebbiner Straße

Stellungnahmen: 11

- Im Werkstattverfahren war eine Verlängerung der Trebbiner Straße zur Erschließung der südlichen Baufelder Thema. Die Trebbiner Straße liegt aber nun außerhalb der Grenzen des Bebauungsplanes. Das Plangebiet ist anzupassen.

Abwägung

Es wird davon ausgegangen, dass die zweite Anbindung des Plangebiets über die Trebbiner Straße erforderlich ist und der Geltungsbereich im Rahmen des weiteren Planverfahrens um die erforderliche Fläche erweitert wird. Die Verlängerung der Trebbiner Straße und die Herstellung einer neuen Zufahrt werden umgesetzt.

Die Anregungen zum Untersuchungsumfang wurden zur Kenntnis genommen.

- Ist es denkbar, dass die komplette Bauabwicklung durch die nicht bewohnte Trebbiner Straße erfolgen könnte?

Abwägung

Der Vorschlag wurde im Rahmen der weiteren Projektentwicklung geprüft. Dabei ist zu bedenken, dass wahrscheinlich nicht alle Gebäude auf einmal gebaut werden und dass an der Trebbiner Straße auch der Eingang des Deutschen Technikmuseums liegt. Die Bauabwicklung ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, die Auswirkungen während der Bauphase werden aber im Umweltbericht bewertet.

Modal- Split

Stellungnahmen: 25

- Es wird bezweifelt, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Dies wird durch den derzeitigen Modal Split auch nicht bestätigt.

Abwägung

Die Annahmen zum Modal-Split wurden mit den entsprechenden Behörden/ Fachverwaltungen abgestimmt.

Sicherheit

Stellungnahmen: 31

- Die Sicherheit der Anwohne, Radfahrer und Kinder muss gewährleistet werden.
- Dauerhaft den Zugang von Rettungsfahrzeugen und den Brandschutz gewährleisten.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, in dem die innere Erschließung und die äußere Anbindung konzipiert und ihre Auswirkungen dargestellt werden. Dabei wurde auch die Ist-Situation berücksichtigt und der durch die Planung ausgelöste zusätzliche Verkehr prognostiziert.

Parken / Stellplatzsituation

Bestandssituation

Stellungnahmen: 31

- Angespannte Parkplatzsituation ist zu berücksichtigen.

- Zusätzlicher Bedarf durch das Bauvorhaben ist zu prüfen.

Abwägung

Es wurde zur Kenntnis genommen, dass die Parkplatzsituation im Umfeld angespannt ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass es kein Anrecht auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum gibt.

Fußgänger- / Radverkehr

Stellungnahmen: 47

- Auszubauen und zu sichern sind insbesondere: der Übergang von Ost- in den Westpark/ Fahrradfernweg Berlin-Leipzig, nördlicher und östlicher Zugang zum Park, direkte Wegeverbindung vom U-Bahnhof zum Park.

Abwägung

Zum umfangreichen Themenbereich der verkehrlichen Erschließung wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet, in dem auch der Fußgänger- und Radverkehr behandelt wird. Das Gutachten sieht unter anderem den Ausbau der vorhandenen Radwege und der Radwege auf den vorhandenen Straßen vor. Es ist nicht geplant, die Radwege enger zu gestalten.

Es ist ein Ziel des Bebauungsplans, die vorhanden Verbindung zwischen Ost- und Westpark sowie den Fernradweg Berlin-Leipzig planungsrechtlich zu sichern. Eine Änderung seines Verlaufs des Radwegs ist nicht geplant. Das für das Baugebiet erarbeitete Konzept für den Fuß- und Radverkehr trägt der hohen Auslastung dieser Wegeverbindung Rechnung und sieht seinen Ausbau vor. Eine Verbesserung der Wegeverbindung zwischen dem U-Bahnhof und dem Park wird umgesetzt. Es wird angestrebt, auf der westlichen Seite des Bahnhofs „Gleisdreieck“ einen zusätzlichen Zugang zu schaffen, über den der Park dann noch besser erreicht werden kann. Eine Verengung der vorhandenen Zuwegungen ist nicht geplant.

4.1.8 Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Parkübernutzung

Stellungnahmen: 40

- Stichworte: Übernutzung des Parks durch Anstieg der Besucher, vor allem zur Mittagszeit; Vermüllung des Parks, Überbeanspruchung der Grünflächen

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde prognostiziert, welche Auswirkungen die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Übernutzung des Parks und einer damit einhergehenden Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Befürchtung, der Park werde durch die Menschen überrannt, die in den geplanten Gewerbeeinheiten arbeiten, wird nicht geteilt. Die Nutzung des Parks durch die Beschäftigten der 'Urbanen Mitte' wird sich auf die Mittagszeit an den Werktagen beschränken und ist damit zeitlich eingeschränkt. Für die Erholungszwecke wird der Park dagegen hauptsächlich an den Wochenenden und abends genutzt. Die zusätzlichen Nutzungen beeinträchtigen damit nicht die Erholungsnutzung. Zudem werden mit der neuen Bebauung neue Aufenthaltsflächen geschaffen, die einen Teil der Parknutzungen aufnehmen können.

Die Müllentsorgung im Park ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität

Stellungnahmen: 99

- Beeinträchtigung der Erholungs- und Freiraumqualität.
- Erdrückung und Verkleinerung des Parks, auch durch die geplante S-Bahnstrecke S 21.

Abwägung

Im Rahmen der weiteren Planung wurde untersucht, welche Auswirkungen die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' auf den Park am Gleisdreieck haben wird, insbesondere unter Berücksichtigung einer befürchteten Beeinträchtigung der Park- und Erholungsqualität.

Die Planung beeinflusst nicht die Parkgestaltung. Bebaut werden sollen nur die Brach- und Freiflächen, die von Anfang der Planungen für das Areal am Gleisdreieck an zur Bebauung vorgesehen waren. Das Baufeld der 'Urbanen Mitte' und die für die geplante S-Bahnstrecke S 21 vorgehaltene Fläche sind nicht Bestandteil des Parks am Gleisdreieck. Daher wird die rechtlich gesicherte Parkfläche weder durch die 'Urbane Mitte' noch durch die neue S-Bahnstrecke S 21 reduziert. Die Beziehung zwischen dem Park und dem U-Bahnhof soll sich durch die geplante Bebauung der 'Urbanen Mitte' verbessern, indem die Erschließung und die Wege zwischen dem Park und dem Bahnhof ausgebaut werden.

Verschattung

Stellungnahmen: 64

- Die Verschattung des Westparks (in den Vormittagsstunden) durch die Hochhäuser sowie negative Auswirkungen auf Naherholungs- und Aufenthaltsqualität sowie auf die Vegetation wird befürchtet; Verschattungsstudie wird gefordert.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Verschattung wurde eine Besonnungs-/ Verschattungsstudie beauftragt, in der der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten dargestellt wird. Auf dieser Grundlage wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck beurteilt. Das Gutachten zeigt, dass die Verschattung sich auf einen Bereich des Westparks beschränkt, der unmittelbar an die Hochhäuser angrenzt, und die überwiegende Fläche des Westparks durch die Verschattung nicht beeinflusst wird. Der Schattenwurf beschränkt sich zudem aufgrund der Lage der Hochhäuser auf die Vormittagsstunden. Die Auswirkungen auf den Westpark können daher wegen Geringfügigkeit hingenommen werden.

Untersucht wurde auch die Beschattung der in der Umgebung vorhandenen Gebäude. Nach dem Gutachten wird die Besonnung der Bestandsgebäude nur geringfügig verändert, für einen großen Teil der Gebäude wird die Besonnungsdauer am 17. Januar nicht verändert. Die Auswirkungen der Planung auf die Besonnung der Bestandsgebäude sind damit geringfügig und hinzunehmen.

4.1.9 Auswirkungen auf die Umwelt

LaPro / StEP Klima

Stellungnahmen: 33

- Warum wird eine Planung weiterverfolgt, die die Ziele mehrerer landschaftsplanerischer Teilpläne (Umwelt, Biotop/ Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt?
- Der StEP Klima wird unzureichend berücksichtigt.
- Die im Umweltbericht dargestellten Beeinträchtigungen werden abgelehnt.

Abwägung

Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen. Im weiteren Verfahren wird geprüft, inwieweit die Ziele des Landschaftsprogramms berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen der geplanten Bebauung wurden im Umweltbericht analysiert, geprüft, dargestellt und entsprechende Maßnahmen vorgeschlagen.

Versiegelung

Stellungnahmen: 5

- Auswirkungen der Versiegelung der Flächen wird befürchtet.

Abwägung

Die Versiegelung des Plangebiets ist tatsächlich hoch. Im weiteren Verfahren wurden im Umweltbericht Maßnahmen zum planexternen Ausgleich der Versiegelung benannt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

4.1.10 Lärm

Gewerbelärm

Stellungnahmen: 2

- Lärmbelästigung durch Nutzungen in der 'Urbanen Mitte' prüfen / verträglich gestalten.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den durch die Planung verursachten Gewerbelärm prognostiziert. Die Lärmbelastung der Umgebung durch die gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets konnte das Gutachten nicht untersuchen, da noch keine konkreten Planungen für die Nutzung vorliegen. Die Verträglichkeitsprüfung der gewerblichen Nutzungen innerhalb der 'Urbanen Mitte' wird auf die Baugenehmigungsverfahren verlagert.

Verkehrslärm

Stellungnahmen: 33

- Zunahme des Verkehrslärms auf den die 'Urbane Mitte' erschließenden, schon vorbelasteten Straßen, sowohl für die Bauzeit als auch nach Fertigstellung des Projekts, soll bewertet werden: Die Lärmbelästigung der Anwohner liegt bereits durch das Tempelhofer Ufer im gesundheitsschädlichen Bereich, Schutzmaßnahmen werden gefordert, Lärmbelästigung durch die Baustelle, Lärmbelastung durch die geplante S-Bahnstrecke S 21

Abwägung

Zur Klärung des Themas Lärm wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt, die auch den Verkehrslärm im Umfeld und seine durch die Planung verursachte prognostizierte Zunahme beinhaltet. Das Gutachten stellt keine unzumutbare Lärmbelastung durch die Erhöhung des An- und Abfahrtsverkehrs auf den öffentlichen Verkehrsflächen fest. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind an einigen der untersuchten Immissionsorten bereits im Bestand überschritten. Die Erhöhung des Beurteilungspegels durch die Nutzungen des Plangebiets liegt jedoch unter 3 dB(A), so dass die Voraussetzungen der Nr. 7.4 der TA Lärm nicht erfüllt sind. Der Verkehrslärm ist damit zumutbar, Schallschutzmaßnahmen nach Nr. 7.4 TA Lärm sind nicht erforderlich.

Der Umgang mit dem Lärm während der Bauphase wird im Umweltbericht bewertet.

Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

4.1.11 Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide)

Stellungnahmen: 37

- Mit welchem Anstieg der Feinstaubbelastung ist durch die jahrelangen Bautätigkeiten / den

Baustellenverkehr z.B. in der Schöneberger und Luckenwalder Straße zu rechnen?

Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzunehmen.

Abwägung

Zur Klärung des Themas Luftschadstoffe (Feinstaub, Stickoxide) wurde ein Luftschadstoffgutachten erstellt. Die Untersuchung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Plangebiets noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden nicht überschritten.

Eine Überschreitung des Kurzzeitgrenzwerts für eines der Schadstoffe konnte nur für die westlichen Fassaden von zwei geplanten Gebäuden nicht ausgeschlossen werden. Die mögliche Überschreitung der Schadstoffbelastung an der westlichen Fassade der Schöneberger Str. 16 wird durch das Vorhaben nicht verschlechtert.

Die Immissionsbelastung ist damit zumutbar und ist hinzunehmen. Im Übrigen wird auf die planerische Abwägung in der Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Die Auswirkungen während der Bauphase werden im Umweltbericht bewertet.

4.1.12 Mikroklima

Stellungnahmen: 21

- Die Ausrichtung des Parks sollte ursprünglich das Mikroklima der Stadtmitte positiv beeinflussen. Die Planung für die 'Urbane Mitte' wird das Mikroklima negativ beeinflussen.
- Auswirkungen der Hochhäuser auf das Mikroklima darstellen (Windentwicklung, Wärmespeicherung, Schattenwurf).
- Die Bebauung in der vorgesehenen Höhe und Breite verengt die dringend benötigte Belüftungsschneise für das Zentrum Berlins (Potsdamer Platz und Brandenburger Tor).

Abwägung

Zur Klärung des Themas „Folgen für das Mikroklima“ wurde eine Klimaanalyse erstellt, die u.a. Aussagen zu Auswirkungen auf vorhandene Kaltluftschneisen beinhaltet. Das Gutachten stellte fest, dass die klimatischen Auswirkungen des Bauprojekts sich im Wesentlichen auf das Plangebiet beschränken. Die Auswirkungen auf die nähere Umgebung werden als mäßig eingestuft, eine Beeinträchtigung von weiträumigeren Strömungssystemen im übrigen Stadtgebiet ist nicht zu erwarten. Die Frischluftschneise zwischen dem grünen Süden und dem Tiergarten wird somit nicht eingeschränkt. Die im Gutachten festgestellten mikroklimatischen Auswirkungen für das Plangebiet und die nähere Umgebung sind daher hinzunehmen.

Die Ergebnisse des Gutachtens werden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.13 Wind

Stellungnahmen: 19

- Hochhäuser, die weit über das mittlere Dachniveau einer Stadt hinausragen, können unter Umständen das (stärkere) Windfeld aus höheren Luftschichten ablenken und am Fuß des Gebäudes heftige Böen und Verwirbelungen hervorrufen.
- Das Gelände um die Hochhausbauten wird unwirtlich, der Aufenthalt ungemütlich = keine Aufenthaltsqualität.

Abwägung

Die Auswirkungen der Planung auf die Windentwicklung wurden bei der Planung berücksichtigt. Zur Veränderung der Windverhältnisse im Bereich der Hochhäuser wurde ein Gutachten eingeholt, das die Windentwicklung zwischen den geplanten Häusern und in der Umgebung simuliert und bewertet. Das Gutachten stellte fest, dass auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt werden. Dabei werden die Windkomfortkriterien nur im westlichen Bereich des Plangebiets überschritten und im Süden und Osten weitestgehend eingehalten. Eine Gefahr oder beschränktes Risiko auf Fußgängerniveau wird sowohl für das Plangebiet als auch für die Umgebung verneint. Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse damit durch die Planung gewährleistet sind. Zudem werden Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Windsituation, insbesondere durch die Begrünung der Freiflächen, vorgeschlagen.

Die geplanten Bauten verursachen damit kein ungesundes Windfeld. Die zu erwartenden Einschränkungen der Aufenthaltsqualität sind geringfügig und werden im Übrigen durch Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen verringert.

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden bei der planerischen Abwägung berücksichtigt.

4.1.14 Monitoring

Stellungnahmen: 4

- Es wird um Mitteilung gebeten, ob und wie die in den Bereichen der Umweltbelastung Überwachungen geplant sind. (Monitoring lt. Umweltbericht)

Abwägung

Der Umweltbericht wurde im weiteren Verfahren konkretisiert und hat weitergehende Aussagen zum ggf. erforderlichen Monitoring getroffen.

4.1.15 Eingriff / Ausgleich

Stellungnahmen: 34

- Wie wird mit den im Bebauungsplan aufgeführten Umwelt- und Klimabelastungen, z.B. durch Versiegelung, umgegangen?
- Verkleinerung der Ausgleichsflächen für den Potsdamer Platz wird befürchtet.

Abwägung

Im Rahmen des Umweltberichts wurde geprüft, ob ein naturschutzrechtlicher Eingriff vorliegt und welcher Ausgleich ggf. erforderlich ist. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden überwiegend planextern umgesetzt, hierfür wird auf die Begründung des Bebauungsplans verwiesen.

Vor Beschluss des Bebauungsplans muss der Ausgleich gesichert sein. Das wird über Festsetzungen im Bebauungsplan oder über einen Städtebaulichen Vertrag geregelt.

Durch den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wird die Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz nicht verkleinert, da die Fläche im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 als Baufläche für die 'Urbane Mitte' vorgesehen wurde.

4.1.16 Bürgerbeteiligung

Bisherige Bürgerbeteiligung

Stellungnahmen: 23

- Fragen zur bisherigen Bürgerbeteiligung: wer war beteiligt? Wie wurden die beteiligten Bürger ausgewählt?
- Die bisherige Bürgerbeteiligung war unzureichend.

Abwägung

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 wurde von dem privaten Eigentümer der Fläche vom November 2014 bis Februar 2015 ein Werkstattverfahren durchgeführt, in dem im Rahmen von sechs ganztägigen Veranstaltungen (davon drei speziell als Bürgerdialoge ausgerichtet) Ideen und Konzepte für die 'Urbane Mitte' entwickelt wurden. An dem Verfahren nahmen neben der Eigentümerin Vertreter des Bezirks, Nachbarn, interessierte Bürger und Experten teil.

Die Bürger wurden über Hauswurfsendungen, Plakate (z.B. im Gleisdreieckpark), ein Café-Mobil im Park, Direktansprache sowie Pressemitteilungen / -gespräche zu den Bürgerdialogen eingeladen. Dabei wurde keine Auswahl getroffen, alle interessierten Bürger sollten sich an der Planung beteiligen.

Das Ergebnis dieses Verfahrens, das sogenannte Konsenskonzept, bildete die Grundlage für die Ausschreibung eines internationalen städtebaulichen Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Die Inhalte der Ausschreibung wurden eng mit der zuständigen Senatsstelle und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Der Wettbewerb wurde in zwei Phasen anonym durchgeführt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für den Bebauungsplan.

Zur Transparenz des Verfahrens wurde außerdem über eine Projekt-Internetseite laufend über den Stand des Projektes informiert. Auch die Wettbewerbsergebnisse wurden öffentlich ausgestellt.

Zudem erhalten die Anwohner während des Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan zweimal die Möglichkeit, ihre Stellungnahme zur Planung abzugeben und damit auf die Festsetzungen des Bebauungsplans einzuwirken.

Thema Hochhäuser im Werkstattverfahren

Stellungnahmen: 39

- Im Werkstattverfahren wurde die Option eines einzigen Hochhauses sehr kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. Warum wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans nicht in die Wettbewerbsausschreibung übernommen?

Abwägung

Die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsenskonzepts waren Grundlage für die Wettbewerbsausschreibung. Weder im Konsenskonzept, noch in der Wettbewerbsauslobung gibt es ein Hochhausgebot. Im Konsenskonzept heißt es dazu: "Hochpunkt/-e können Höhen von 60-90 m haben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und sind überall denkbar."

Auch seitens des Auslobers und seitens des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg gab es keine Vorgabe zu möglichen Hochhäusern. Es stand den Wettbewerbsteilnehmern völlig frei,

auf Hochhäuser zu verzichten oder zu Gunsten von größeren Freiflächen im Inneren der Stadt hoch zu bauen.

Bei der Vorstellung der Ergebnisse aus dem Werkstattverfahren im Februar 2015 wurde keine Anzahl von Hochhäusern genannt. Die Wettbewerbsergebnisse zeigen unterschiedliche Bauungen, von Entwürfen ohne Hochhäuser, Entwürfe mit einem Hochhaus, bis hin zu Entwürfen mit mehr als 15 Hochhäusern. Die unabhängige Jury hat sich unter Abwägung der Vor- und Nachteile für die Bebauung mit 5-7 Hochhäusern entschieden.

Konsenskonzept

Stellungnahmen: 18

- Kritik am Begriff des "Konsenskonzepts":
 - zwischen den Beteiligten des Werkstattverfahrens wurde keine Einigung erzielt,
 - die bauliche Nutzung des Areals wurde vor 10 Jahren bereits ausgehandelt, keine Entscheidung war möglich.

Abwägung

Die Kritik am "Konsenskonzept" wurde zur Kenntnis genommen.

Transparentes Verfahren

Stellungnahmen: 28

- Gefordert wird transparentes Verfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit.
- Veröffentlichung der Fachgutachten, inkl. des Verkehrskonzepts, in einer öffentlichen Veranstaltung wird gefordert.

Abwägung

Nach dem gesetzlich geregelten Verfahren wird die Öffentlichkeit im Bebauungsplanverfahren zweimal beteiligt: im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB (ist bereits erfolgt) und im Rahmen der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Alle notwendigen und zu erstellenden Fachgutachten werden während der Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt und sind für alle Bürger einsehbar. In welchem Rahmen öffentliche Veranstaltungen durchgeführt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht geklärt.

Planungsprämissen

Stellungnahmen: 25

- Gewinnmaximierung darf nicht zentrale Planungsmaxime sein
- Die Interessen der Bürger und der Stadt dürfen der Profitmaximierung des Investors nicht untergeordnet werden.

Abwägung

Es ist nicht zutreffend, dass die Gewinnmaximierung der vorrangige Grund für die Bebauung ist. Es ist richtig, dass der heutige Eigentümer eine möglichst optimale Ausnutzung des Grundstücks anstrebt. Das Interesse der Allgemeinheit an der Gestaltung einer lebenswerten urbanen Umwelt wird dabei berücksichtigt. Das Bau Feld soll in Abstimmung mit dem Land Berlin (vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entsprechend der Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 für das Gleisdreieck bebaut und genutzt werden. Das Planungsziel für die 'Urbane

„Mitte“ ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieses Planungsziel soll planungsrechtlich umgesetzt werden.

4.2 Inhalte der Stellungnahmen - Teil B

In Teil B werden die Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat zusammengefasst dargestellt.

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit sind auch Stellungnahmen der Nachbarn Deutsches Technikmuseum (vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement) und STATION Berlin sowie von einem Vertreter des Gremiums FahrRat FK eingegangen.

4.2.1 Deutsches Technikmuseum (vertreten durch die BIM)

Seitens des Deutschen Technikmuseums bestehen erhebliche Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung der 'Urbanen Mitte' an die Trebbiner Straße:

- Die Eingangssituation vor dem Museum wäre eng und unübersichtlich. Durch die Anbindung der 'Urbanen Mitte' an die Trebbiner Straße wird ein erhöhtes Verkehrsaufkommen erwartet, das sich negativ auf den Eingangsbereich des Deutschen Technikmuseums auswirken könnte.
- Der Anlieferverkehr der STATION Berlin belastet die Verkehrssituation bereits jetzt immens. Das läge vor allem an dem (regelwidrigem) Verkehrsverhalten in der Trebbiner Straße. Die Folgen wären Staus, Lärm, usw.
- Eine Reduzierung der Pkw- und Bus-Stellplätze wäre nicht zumutbar. Im Gegenteil müsste insbesondere das Angebot an Busparkplätzen erhöht werden.
- Vor allem bestehen Bedenken bzgl. der Auswirkungen des Baustellenverkehrs.

Abwägung

Die Bedenken der BIM Berliner Immobilienmanagement in Abstimmung mit dem Deutschen Technikmuseum zur Verkehrsanbindung der 'Urbanen Mitte' über die Trebbiner Straße wurden zur Kenntnis genommen. Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das die angemerkteten Punkte berücksichtigt hat.

4.2.2 STATION Berlin

Abstandsflächen

Durch die Festsetzung des städtebaulichen Konzepts würden Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin fallen. Die in den Baufeldern 5 und 6 festzusetzenden Baukörper sollten so dimensioniert werden, dass ihre Abstandsflächen nicht auf das Grundstück der STATION Berlin fallen.

Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen

Die aus der genehmigten Nutzung des Grundstückes für Veranstaltungen resultierenden Lärmimmissionen müssten bei der Festsetzung zulässiger baulicher Nutzungen im Plangebiet berücksichtigt werden. Es werden Konflikte mit der im Bebauungsplan-Vorentwurf vorgesehenen Wohnnutzung befürchtet. Aus der Festsetzung der zulässigen Art der baulichen Nutzung im Plangebiet dürfe sich keine Beschränkung für die genehmigte Nutzung der STATION Berlin ergeben.

Öffnung Einzäunung / Toranlage

Es bestehen Befürchtungen hinsichtlich der Sicherheitsinteressen der STATION Berlin, wenn die Toranlagen im Norden und Süden geöffnet werden.

Abwägung

Abstandsflächen

Grundsätzlich ist die Einhaltung der Abstandsflächen als bauordnungsrechtliche Regelung im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen. Um die Errichtung eines Gebäudes in bestimmten, aus städtebaulichen Gründen erwünschten Maßen zu ermöglichen, können auf der Ebene des Bebauungsplans Festsetzungen getroffen werden, aus denen sich eine Unterschreitung der Abstandsflächen ergibt. Ist dies der Fall, hat es damit in Bezug auf die Gültigkeit der Regelungen der Bauordnung Berlin sein Bewenden, d.h. die dortigen Regelungen greifen nicht.

In jedem Fall ist aber zu begründen, warum die Einschränkung der Abstandsflächen an diesem Standort, auf diesem Grundstück, durch ganz allein diesen Entwurf erforderlich ist und wie die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse trotzdem sichergestellt werden können. Trifft der Plangeber aus besonderen städtebaulichen Gründen eine Festsetzung zur Unterschreitung der Abstandsflächen entgegen den Bestimmungen in der Bauordnung Berlin, bedarf dies mit Blick auf die zusätzlichen Beeinträchtigungen des Nachbarn einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung.

Die erkennbaren abwägungsrelevanten Belange der konkret betroffenen Nachbarn sind zu prüfen. Im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange ist zu bedenken, ob die beabsichtigte Planung zu einer Beeinträchtigung des angrenzenden Grundstücks führen könnte. Die Beeinträchtigung des Grundstücks und insbesondere auch durch eine mögliche Inanspruchnahme ihres Grundstücks durch Abstandsflächen, die durch die geplante Bebauung hervorgerufen werden, müssen explizit genannt, geprüft und abgewogen werden.

Potentielle Nutzungskonflikte Veranstaltungen - Wohnen

Für den Bebauungsplan wurde ein Schallgutachten erarbeitet, dass auch das Thema Veranstaltungslärm behandelt. Als Rahmenbedingung wurde geklärt, welche zulässigen Lärmemissionen aus der Baugenehmigung der STATION Berlin bzw. der genehmigten Nutzung als Versammlungsstätte resultieren.

Im Bebauungsplan-Entwurf ist keine Wohnnutzung mehr vorgesehen. Von daher entfallen mögliche Nutzungskonflikte.

Sicherheitsbedenken

Die Einzäunung der STATION Berlin muss auf dem eigenen Grundstück erfolgen. Damit werden die benannten Konflikte vermieden. Es wird eine nachbarschaftliche Abstimmung empfohlen, die allerdings nicht Gegenstand der Bebauungsplanung ist.

Es ist vorgesehen, die 'Urbane Mitte' (auch) über eine Verlängerung der Trebbiner Straße zu erschließen und für Fußgänger / Radfahrer und Anliegerverkehr uneingeschränkt öffentlich zugänglich zu machen.

4.2.3 FahrRat FK

Die Planung hätte Auswirkungen auf die Verknüpfung des West- und Ostparks.

Rad- und Fußverkehrsverbindungen im Plangebiet

- Die Sicherung der Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger sowie die möglichst „Kfz-freie“ Erschließung der Baufelder mit Turm 1 bis 7 wird ausdrücklich begrüßt.
- Aufgrund der starken Frequentierung des Radfernwegs und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils - insbesondere für schnelle Radfahrer - wird eine bauliche Trennung in Rad- und Gehweg sowie eine Verbreiterung auf mindestens 8 m - davon mindestens 4 m Radweg mit baulich abgetrenntem mindestens 3 m breitem Fußweg - gewünscht.
- Weiterhin wird eine Radverkehrsverbindung vom Ostpark / Fernradweg zur Trebbiner Straße gewünscht.
- Die Planung sollte durch Fachgutachtende mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußverkehr erfolgen.

Abstellanlagen für Radverkehr

Es bedarf umfangreicher Abstellanlagen für den Radverkehr sowohl privater als auch öffentlicher. Es wird eine gutachterliche Ermittlung des Bedarfs an Abstellanlagen gefordert und die Sicherung im Bebauungsplan.

Abwägung

Zur Klärung der verkehrlichen Erschließung und seiner Auswirkungen wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, das auch den Radverkehr, den Fußgängerverkehr sowie für die Öffentlichkeit relevante Wegeverbindungen berücksichtigt. Die in der Stellungnahme benannten Punkte wurden in der Aufgabenstellung für das Verkehrsgutachten beachtet und im Gesamtkontext abgewogen.

In das Verkehrskonzept sind der Ausbau des Radfernwegs, die Anbindung an die Trebbiner Straße für Radfahrer sowie die Berücksichtigung erforderlicher Abstellanlagen für Fahrräder eingeflossen.

4.3 Ergebnis der Auswertung - Teil A

In Teil A wird das Ergebnis der Auswertung der Bürger-Stellungnahmen zusammengefasst dargestellt.

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

4.3.1 Fachgutachten

Insgesamt wurden im Ergebnis der Bürgerstellungnahmen 8 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Verkehrsgutachten
- Schallgutachten
- Erschütterungsgutachten
- Klimatisches Gutachten

- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen

4.3.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Die Geschossfläche von 119.000 m² wurde nicht geändert. Daraus abgeleitet wurde die GFZ, insbesondere unter Berücksichtigung der planfestgestellten Flächen, mit einer Höhe von 4,4 ermittelt. Das ist eine höhere GFZ als in der Begründung zum Vorentwurf benannt wurde. Die Benennung im Vorentwurf beruhte auf den Zielen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag 2005.
- Die Gebäudehöhen wurden dahingehend geändert, dass im Vergleich zum Vorentwurf die Türme 1-3 deutlich höher geworden sind, während die Türme 4-7 niedriger als im Vorentwurf sind. Das entspricht der Forderung, mit niedrigeren Gebäudehöhen einen Übergang in den südlich anschließenden Park zu schaffen.
- Das städtebauliche Konzept und die Ergebnisse aus den Fachgutachten wurden in zeichnerische und textliche Festsetzungen umgesetzt.

4.3.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Planerische Vorgeschichte

- Die Ausführungen zum Konsenskonzept wurden überprüft.

Planungsrecht

- Die Einstufung des Plangebiets als Innen- und Außenbereich gemäß §§ 34, 35 BauGB wurde überprüft und entsprechend angepasst.

Ergebnisse aus den Fachgutachten

- Berücksichtigung der Ergebnisse aus den Fachgutachten in der Planung

Städtebau

- Als Grundlage für den Bebauungsplan wurde der Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst bestimmt.
- Die Gebäudehöhen wurden überprüft.
- Anpassung des städtebaulichen Konzepts - Konzentration der Gebäudehöhen im Norden des Plangebiets; nördlich und südlich der U-Bahn U1
- Verbesserung der Integration der südlichen Baukörper an der Schnittstelle zum Park
- Städtebauliche Simulationen zur Überprüfung der Veränderungen im Stadtbild, von Blickbeziehungen und Sichtachsen

Denkmalschutz

- Stärkere Beachtung der Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen

Freiflächen

- Entwicklung eines attraktiven Freiraumkonzepts

Nutzung

- Bestimmung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet
- Der zulässige Umfang des Einzelhandels und seine Einschränkungen wurden und werden im weiteren Verfahren abgewogen.

Maß der baulichen Nutzung

- Bestimmung der Fläche des Baugrundstücks, die für die Ermittlung der zulässigen Grund- und Geschossfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO maßgebend ist
- Ermittlung der zulässigen GFZ, Abgleich mit den Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 (GFZ 3,5)

Verkehr

- (Fachgutachten)

Erschließung

- Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit der Flächen
- Schaffung neuer und sicherer Zugänge zum U-Bahnhof

Planfeststellung

- Abstimmung mit der Deutschen Bahn und der zuständigen Senatsverwaltung zur Planung der S 21; Berücksichtigung in der Planung

Auswirkungen

- Prognose zu den Auswirkungen auf die Umwelt und die Lebensqualität der Anwohner
- Prognose zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (z.B. Park- und Erholungsqualität)

Umweltbericht

- Konkretisierung des Kapitels Eingriff / Ausgleich und Benennung von erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen
- Überarbeitung ggf. erforderliches Monitoring

4.4 Ergebnis der Auswertung - Teil B

In Teil B wird das Ergebnis der Auswertung der Stellungnahmen der benachbarten Grundstückseigentümer und des Gremiums FahrRat zusammengefasst dargestellt.

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

4.4.1 Fachgutachten

Es wurden folgende Fachgutachten erstellt:

- Verkehrsgutachten,
 - ergänzt durch ein gesondertes Fuß- und Radverkehrsgutachten von einem auf Radverkehr spezialisierten Gutachtenden
- Schallgutachten (inkl. Veranstaltungslärm der STATION Berlin)
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserentsorgung

4.4.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehwegs (Radfernweg Berlin-Leipzig) mit Verbreiterung auf 6,0 m
- Festsetzung von weiteren öffentlichen Geh- und Radfahrrechten im Plangebiet
- Festsetzung von öffentlichen Radabstellanlagen

4.4.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

- Prüfung und Abwägung der Abstandsflächen
- Verkehrlicher Themenkomplex

5. **Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)**

Mit Schreiben vom 17./18. Februar 2016 wurden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 12. Februar 2016, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. März 2016.

Insgesamt wurden 53 Stellen beteiligt. Von 35 Behörden und Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen eingegangen. 18 Behörden bzw. Träger haben sich nicht geäußert.

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde als Ergebnis der Behördenbeteiligung im Sommer 2018 in die Bebauungspläne VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und VI-140caa (Urbane Mitte Nord) geteilt. Die nachfolgende Darstellung bezieht sich insoweit nur auf die frühzeitige Beteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und wird der Vollständigkeit halber dargestellt. Für den Bebauungsplan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) wurden die Verfahrensschritte erneut durchgeführt und die Planungen angepasst.

5.1 **Inhalte der Stellungnahmen**

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA / IB:
 - Die geplanten anderweitigen Nutzungen von dargestellten Bahnflächen (z.B. Unter- und Überbauung) können nur unter folgenden Bedingungen aus der Darstellung im Flächennutzungsplan Berlin entwickelt werden:
 - Die genaue Trassierung von (planfestgestellten) Bahnflächen (Bestand und Planung) ist mit den zuständigen Fachverwaltungen und den Verkehrsbetrieben abzustimmen und im weiteren Verfahren zu berücksichtigen.
 - Die Funktion und der Betriebsablauf auf bestehenden oder geplanten gewidmeten und bahnbetriebsnotwendigen Bahnanlagen darf durch andere (angrenzende oder parallele/überlagernde) Nutzungen nicht beeinträchtigt werden.
 - Dies gilt analog für die bestehenden U-Bahntrassen, deren betriebsnotwendige Flächen nachrichtlich übernommen werden müssen.

Städtebauliches Konzept / Denkmalschutz

- Die negativen Auswirkungen auf die Eigenart und das Erscheinungsbild der Denkmale sind darzustellen und in die Abwägung einzustellen (➤ Landesdenkmalamt Berlin).
- Berücksichtigung der vorhandenen Richtfunkstrecken (➤ Bundesnetzagentur, ➤ LAN-COM-East)

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

Alle Bahnanlagen (Fernbahn, S-Bahn, U-Bahn)

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22:
 - Es ist sicherzustellen, dass die Infrastrukturunternehmen (Deutsche Bahn und BVG) zur Instandhaltung/ Instandsetzung an die Trassen (Viadukte und Tunnel) herankommen und

Bauräume (Abstandsflächen) zur Verfügung stehen. Die Anfahrt mit Arbeitsgeräten (z.B. Lkw, Bohrgeräte) muss möglich sein. Die Maße für die Abstandsflächen sind von der Deutschen Bahn bzw. der BVG anzugeben.

- Es ist sicherzustellen, dass durch die geplanten Gebäude die vorhandenen U-, S- und Fern-Bahn-Anlagen (Tunnel und Viadukte) keinen Schaden (z.B. Lageveränderung, Rissbildung) nehmen. Dies kann z.B. durch genügend große Abstände der Gebäudegründungen von den Bahnanlagen gewährleistet werden.

- Um die Anforderungen an die Betriebssicherheit der bestehenden bzw. geplanten Anlagen zu spezifizieren, sind die zuständigen technischen Aufsichtsbehörden (U-Bahn: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IVE; S- und Fern-Bahn: Eisenbahn-Bundesamt) einzubeziehen.
- Die verkehrliche Anforderung zusätzlicher barrierefreier West- bzw. Süd-Zugänge zur U1, U2 und S 21 sind zu berücksichtigen.

Bahnflächen

- Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutsche Bahn Verfügungsberechtigt ist, dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen als planfestgestellten Bahnanlage zu verstehen sind, die nicht überplant werden dürfen. Die Planungshoheit über diese Grundstücke liegt beim Eisenbahn-Bundesamt. Der Vorrang der Fachplanung ist zu berücksichtigen. (➤ Deutsche Bahn)
- Es ist zu gewährleisten, dass der Betrieb und die Unterhaltung sämtlicher Anlagen der Deutschen Bahn nicht beeinträchtigt oder gefährdet werden. Durch die Planung dürfen der Deutschen Bahn keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen entstehen. (➤ Deutsche Bahn)
- Im Plangebiet liegen Rettungswege und Zuwegungen für die Deutsche Bahn, die zu berücksichtigen sind. (➤ Deutsche Bahn)
- Von der Deutschen Bahn ist zu überprüfen, ob der Tunnelstutzen der Stammbahn in das Plangebiet hineinragt. Wenn ja, ist er nachrichtlich zu übernehmen. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22)
- Es ist zu berücksichtigen, dass Teilbereiche von der Berliner Feuerwehr für die Brandbekämpfung, Löschwasserversorgung und Personenrettung für den Nord-Süd-Tunnel im Bereich der Deutsche Bahn genutzt werden. Die Berliner Feuerwehr ist in die Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt und der Deutschen Bahn einzubinden. (➤ Berliner Feuerwehr)

S-Bahnstrecke S 21

- Sicherstellung der späteren Realisierung der S-Bahnstrecke S 21 inklusive des geplanten S-Bahnhofs „Gleisdreieck“. Der freizuhaltende Raum (Lage, Breite, Höhe) ist von der Deutschen Bahn anzugeben. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22)
- Die Angabe der Freihaltung des Lichtraums für die Trasse der S-Bahnstrecke S 21 ist nicht ausreichend. Die Deutsche Bahn stimmt zurzeit mit der zuständigen Senatsverwaltung eine neue Trassierung für die S-Bahnstrecke S 21 ab, da aufgrund geänderter Regelwerke die bisherige Planung nicht mehr herangezogen werden darf. (➤ Deutsche Bahn)

U-Bahnflächen

- Aufgrund der Historie des Areals und der Anlagen ist von einer Widmung der BVG-Anlagen für Zwecke des Nahverkehrs auszugehen. Mit Datum vom 27.08.2003 liegt der Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über das Vorliegen einer Bahneinheit nach dem Gesetz über die Bahneinheiten vor, der zu berücksichtigen ist. (➤ BVG)
- Die Flächen der U-Bahntrassen sowie des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA/IB)

- Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 hat sich die Vivico verpflichtet, die von der BVG im Vertragsgebiet unterhaltenen Nahverkehrsnutzungen durch eine gesonderte vertragliche Regelung zu sichern (Ziffer 12). Eine solche Sicherung ist bis heute nicht erfolgt. Es wird gefordert, die BVG-Nutzungen mit dem Bebauungsplan zu sichern. (➤ BVG)
- Der durch die Planung zu erwartende Nutzungskonflikt ist zu untersuchen; der U-Bahnbetrieb der BVG darf durch das Heranrücken anderer Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. (➤ BVG)
- Planungsrechtliche Sicherung des Werkstattstandortes der BVG zur Vermeidung von zusätzlichen Lasten für die BVG. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA/IB)

Art der baulichen Nutzung

- Der festzusetzende Einzelhandelsanteil ist auf seine Verträglichkeit zu den umliegenden Zentren hin zu überprüfen. (➤ Industrie- und Handelskammer Berlin)
- Die zulässige Einzelhandelsfläche ist zu begrenzen. (➤ Gemeinsame Landesplanungsabteilung, ➤ Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung)
- Ggf. geplante großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollten in Orientierung auf die Städtischen Kernbereiche vorgesehen werden oder den in den Grundsätzen 4,8 Abs. 5 und 4.9 LEP B-B definierten Ausnahmevoraussetzungen für die Nahversorgung bzw. nicht zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen entsprechen. (➤ Gemeinsame Landesplanungsabteilung)
- Bei einer Wohnnutzung im Süden sollte ein Mischgebiet (§ 6 BauNVO) oder ein Allgemeines Wohngebiet (§ 4 BauNVO) festgesetzt werden (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A); gleichzeitig grundsätzliche Bedenken gegen eine Einstufung der Wohngebäude als „Allgemeines Wohngebiet“ (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt).

Maß der baulichen Nutzung

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15:
- Die im Bebauungsplan-Vorentwurf zur Festsetzung vorgeschlagene GFZ von 3,5 wird unter Berücksichtigung des angestrebten städtebaulichen Konzepts angezweifelt, da in die Berechnung möglicherweise Flächen einbezogen worden wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.
- Die Begründung zur Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen ist zu überarbeiten.
- Die Einhaltung der Abstandsflächen ist nachzuweisen.

Berliner Modell

- Das "Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung" ist anzuwenden. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15, Wohnungsbauleitstelle)
- Die Finanzierung des Bedarfs an Grundschulplätzen und Tagesbetreuungsplätzen ist gemäß "Berliner Modell" über einen Städtebaulichen Vertrag zu sichern. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Jugendamt / Schul- und Sportamt)

Verkehr

- Forderung eines Verkehrskonzepts unter Berücksichtigung der äußeren und inneren Erschließung sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt)

Äußere Erschließung

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt:
 - Die Erschließung des nördlichen Plangebiets für den Kfz-Verkehr sollte von der Schöneberger Straße aus mit einer Tiefgaragenzu- und -abfahrt - auch für Lieferanten und Müllfahrzeuge - unterirdisch erfolgen.
 - Keine Verkehrsverbindung / Straßenführung zwischen der verlängerten Schöneberger Straße und der Trebbiner Straße.
 - Die Erschließung des südlichen Plangebietes (sowie der Anlieferung STATION Berlin vor Halle 8) sollte über die Trebbiner Straße erfolgen. Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist zu klären und ggf. in den Bebauungsplan mit aufzunehmen.
 - Es wäre sinnvoll, die Plangebiete VI-140ca sowie VI-140cb sowie benötigte Teilflächen zur Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten.
 - Eine ausschließliche Erschließung der STATION Berlin über die Trebbiner Straße erfordert eine zusätzliche Wendemöglichkeit/ Wendehammer für Lkw.
- Senatsverwaltung für Finanzen:
 - Es bestehen Bedenken gegen die geplante Verkehrsanbindung über die Trebbiner Straße.

Innere Erschließung

- Die Anforderungen an den Lieferverkehr, die Müllabfuhr und die Feuerwehr sind zu berücksichtigen. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22)
- Die privaten Tiefgaragen und deren Zufahrten sind vollständig auf den Baugrundstücken anzulegen. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt X OI)
- Unter den Neubauten sind umfangreiche Flächen für den ruhenden und liefernden Verkehr zu schaffen. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt)

Radverkehr / Fußgänger

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt:
 - Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehwegs (Teil des Radfernwegs Berlin-Leipzig)
 - Einschränkung der zulässigen Nutzung des Rad-/ Gehwegs auf eine ausschließliche Nutzung für Fußgänger und Radfahrer sowie Rettungsfahrzeuge.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22:
 - Am U- und S-Bahnhof sind genügend Fahrradabstellplätze vorzusehen.

Verkehrsgutachten

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt und Naturschutzamt:
 - Forderung eines Verkehrsgutachtens zum Nachweis der verkehrlichen Tragfähigkeit
 - Berücksichtigung aller zu erwartenden Anliegerverkehre im Bereich Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße, Trebbiner Straße und „Parkhaus Gleisdreieck“
 - Prüfung der Verkehrsabwicklungskapazitäten der relevanten Lichtsignalanlagen
 - Prüfung der Einführung einer Einbahnstraßenregelung Schöneberger Str. -> Luckenwalder Straße zur Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs sowie eines geordneten Verkehrsflusses
- Senatsverwaltung für Finanzen, Industrie- und Handelskammer Berlin:

- Berücksichtigung der Nutzung der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums

Technische Infrastruktur

- Berücksichtigung des vorhandenen Leitungsbestands (➤ Leitungsträger)

Radartechnisches Störpotenzial

- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr:
- Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof:
 - Innerhalb des Schutzbereiches der Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof, in welchem sich das südlichste geplante Gebäude befindet, ist eine Genehmigung der Schutzbereichbehörde erforderlich.
 - Forderung eines signaltechnischen Gutachtens für den Bereich außerhalb des angeordneten Schutzbereiches

Schall

- Forderung einer schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung der Hinweise in den Stellungnahmen (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt, ➤ Eisenbahn-Bundesamt, ➤ BVG)

Erschütterung

- Es werden Schwingungen und Erschütterungen seitens der Bahnanlagen in die Gebäude eingebracht, die zu berücksichtigen sind. (➤ Deutsche Bahn)
- Forderung eines Erschütterungsgutachtens (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22, ➤ Eisenbahn-Bundesamt, ➤ Deutsche Bahn)

Elektromagnetische Felder

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu elektromagnetischen Feldern (➤ Eisenbahn-Bundesamt)

Lichtemissionen

- Erforderlichkeit eines Gutachtens zu Werbeanlagen und deren zu erwartenden Lichtemissionen prüfen (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Gesundheit

- Die Planung wird dem Grundsatz der Beachtung gesundheitsfördernder Lebens- und Arbeitsbedingungen nicht gerecht. Es werden ein geringerer Versiegelungsgrad und eine geringere Geschosshöhe gefordert. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Abteilung für Familie, Gesundheit und Personal)

Umweltbelange

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:
- Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm ist behördenverbindlich und in der Planung zu berücksichtigen.
- Die Planung ist an die Ziele des Stadtentwicklungsplans Klima anzupassen.
- Die Planung bedeutet einen Eingriff in Natur und Landschaft. Es ist eine Ausgleichsfläche nachzuweisen.

Niederschlagswasserentsorgung

- Forderung eines Niederschlagswasserentsorgungskonzepts (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D25, ➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt, ➤ Berliner Wasserbetriebe)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D25:
 - Die teilweise Rückhaltung des Niederschlagswassers auf den Grundstücken ist anzustreben.
 - Die Einleitungsbeschränkungen bezüglich der Schmutz- und/ oder Niederschlagsentwässerung sind einzuhalten.
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:
 - Bei der Niederschlagswasserentsorgung sollte die Möglichkeit einer Nutzung von Gründächern mitbilanziert werden.
 - Zur Niederschlagswasserentsorgung wird eine getrennte Regenentwässerung mit Einleitung von ausschließlich Regenwasser in den Landwehrkanal vorgeschlagen

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung muss für den Bezirk kostenneutral bleiben. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Immobilienverwaltung sowie Finanzen)

Planzeichnung

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B22:
 - Ggfs. sind die Bahnanlagen der verschiedenen Ebenen in Nebenzeichnungen darzustellen.
 - Ergänzung der Trassendarstellung der S-Bahnstrecke S1/ S2/ S25 (Nordsüdtunnel).
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IA/IB:
 - Die Flächen der U-Bahnstrecken sowie des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ sind nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen.

5.2 Ergebnis der Auswertung

Im Ergebnis der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurden neben redaktionellen Ergänzungen und Änderungen der Begründung und des Umweltberichts die Erstellung von Fachgutachten erforderlich, sowie inhaltliche Änderungen und Konkretisierungen der Planung durchgeführt.

5.2.1 Fachgutachten

Es wurden 12 Fachgutachten erstellt.

Für den Bebauungsplan

- Einzelhandelsgutachten
- Belichtungsgutachten
- Denkmalschutzrechtliches Gutachten
- Verkehrsgutachten, gesondertes Gutachten zur Rad- und Fußverkehr
- Schallgutachten
- Radargutachten
- Erschütterungsgutachten

- Untersuchung zu elektromagnetischen Feldern
- Klimatisches Gutachten
- Gutachten zum Windkomfort
- Gutachten zu Luftschadstoffen
- Machbarkeitsstudie Niederschlagswasserversickerung

5.2.2 Änderung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten geändert:

- Nachrichtliche Übernahme der faktisch planfestgestellten (betriebsnotwendigen) U-Bahnflächen (in Abstimmung)
- Überprüfung des Maßes der baulichen Nutzung / neue Berechnung der GFZ
- Erweiterung des Geltungsbereichs bis zum Anschluss an die Trebbiner Straße

5.2.3 Konkretisierung der Planung

Die Planung wurde in folgenden Punkten konkretisiert:

Städtebauliches Konzept / Denkmalschutz

- Entscheidung zu einem der beiden städtebaulichen Entwürfe -> am 26.04.2016 wurde sich für den Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst entschieden
- Prüfen von Verbesserungsmöglichkeiten des Entwurfs unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Stellungnahme / Ergänzung der Auswirkungen auf die Denkmale

Planfeststellung / gewidmete Bahn- und U-Bahnflächen

- Konfliktfreiheit der Planung mit den planfestgestellten Bahn- und U-Bahnflächen
 - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter Bahnflächen mit der Deutschen Bahn / Berücksichtigung des vorgeschriebenen Lichtraumprofils der geplanten S-Bahnstrecke S 21
 - Abstimmung möglicher Nutzungsüberlagerungen planfestgestellter U-Bahnflächen mit der BVG und der zuständigen Senatsverwaltung IV

Art der baulichen Nutzung

- Festsetzung der zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, insbesondere
 - Zulässigkeit von Einzelhandel: Auf der Grundlage eines Nutzungskonzepts wird die Zulässigkeit von Einzelhandel sowie großflächigem Einzelhandel grundsätzlich auf die unteren beiden Geschosse eingeschränkt und darüber hinaus für jedes einzelne Kerngebiet genauer differenziert festgesetzt.
 - Zulässigkeit von Wohnen: Die Zulässigkeit von Wohnungen wird im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ausgeschlossen.

Maß der baulichen Nutzung

- Klärung des Umfangs der für die GRZ- und GFZ-Ermittlung maßgebenden Fläche des Baugrundstücks
- Ermittlung der relevanten städtebaulichen Kennziffern
- Begründung für die Überschreitung der nach § 17 Abs. 1 BauNVO zulässigen Obergrenzen

Verkehr

- Ergänzung des gesamten verkehrlichen Themenkomplexes, z.B.
 - Verkehrskonzept / -gutachten (äußere Anbindung / innere Erschließung)

- Sicherung des Anschlusses an die Trebbiner Straße
- Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg (Radfernweg Berlin-Leipzig); Verbreiterung des Weges auf 6,0 m auf dem eigenen Grundstück
- Festsetzung von Radabstellanlagen an den U- und S-Bahnzugängen

Technische Infrastruktur

- Festsetzung von Leitungsrechten

Radartechnisches Störpotenzial

- Klärung des radartechnischen Störpotenzials auf die Luftverteidigungsradaranlage Tempelhof im Rahmen eines signaturtechnischen Gutachtens

Umweltbelange

- Ergänzung des Umweltberichts, u.a. zu folgenden Themen
 - Denkmalschutz
 - Erholung
 - Altlasten (kein weiterer Untersuchungsbedarf)
 - Niederschlagswasser / Versickerung (Machbarkeitsstudie zur Niederschlagswasserentsorgung)
 - Verkehrskonzept / Auswirkungen, Sicherung des bestehenden Rad-/ Gehweges
 - Schall / Lärm (Schalltechnisches Gutachten / Festsetzungen von Schallschutzmaßnahmen)
 - Luftschadstoffe
 - Erschütterung (Erschütterungsgutachten / Festsetzungen zum Schutz vor Erschütterungen)
 - Mikroklima
 - Lichtemissionen / Werbeanlagen / Festsetzungen zur Beschränkung von Werbeanlagen
 - Eingriffs- / Ausgleichsbilanz und Ausgleichsmaßnahmen, Benennung einer planexternen Ausgleichsfläche

Finanzielle Auswirkungen

- Die Planung wurde auf Kostenneutralität für das Land Berlin (Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg) geprüft.

Planzeichnung

- Ergänzung der Planzeichnung durch Nebenzeichnungen, gesonderte Nebenzeichnung für die Untergeschosse

6. Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte)

Mit Schreiben vom 09. November 2017 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) und seiner Begründung, Stand 16. August 2017, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. Dezember 2017. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn ist am 19. April 2018 eingegangen.

Insgesamt wurden 64 Stellen beteiligt. Davon haben sich 25 Stellen nicht geäußert, von 40 Behörden und Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen eingegangen.

Ein Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ist die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

6.1 Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte)

Der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurde als Ergebnis der Behördenbeteiligung im Sommer 2018 in die Bebauungspläne VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und VI-140caa (Urbane Mitte Nord) geteilt. Die Teilung erfolgte aus technisch-planerischen Gründen, allen voran wegen der Notwendigkeit umfangreicher Abstimmungen zu der durch das nördliche Plangebiet laufenden (geplanten) S21-Trasse.

Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die B-Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde am 15.06.2018 vom Bezirksamt beschlossen und am 29.08.2018 von der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen.

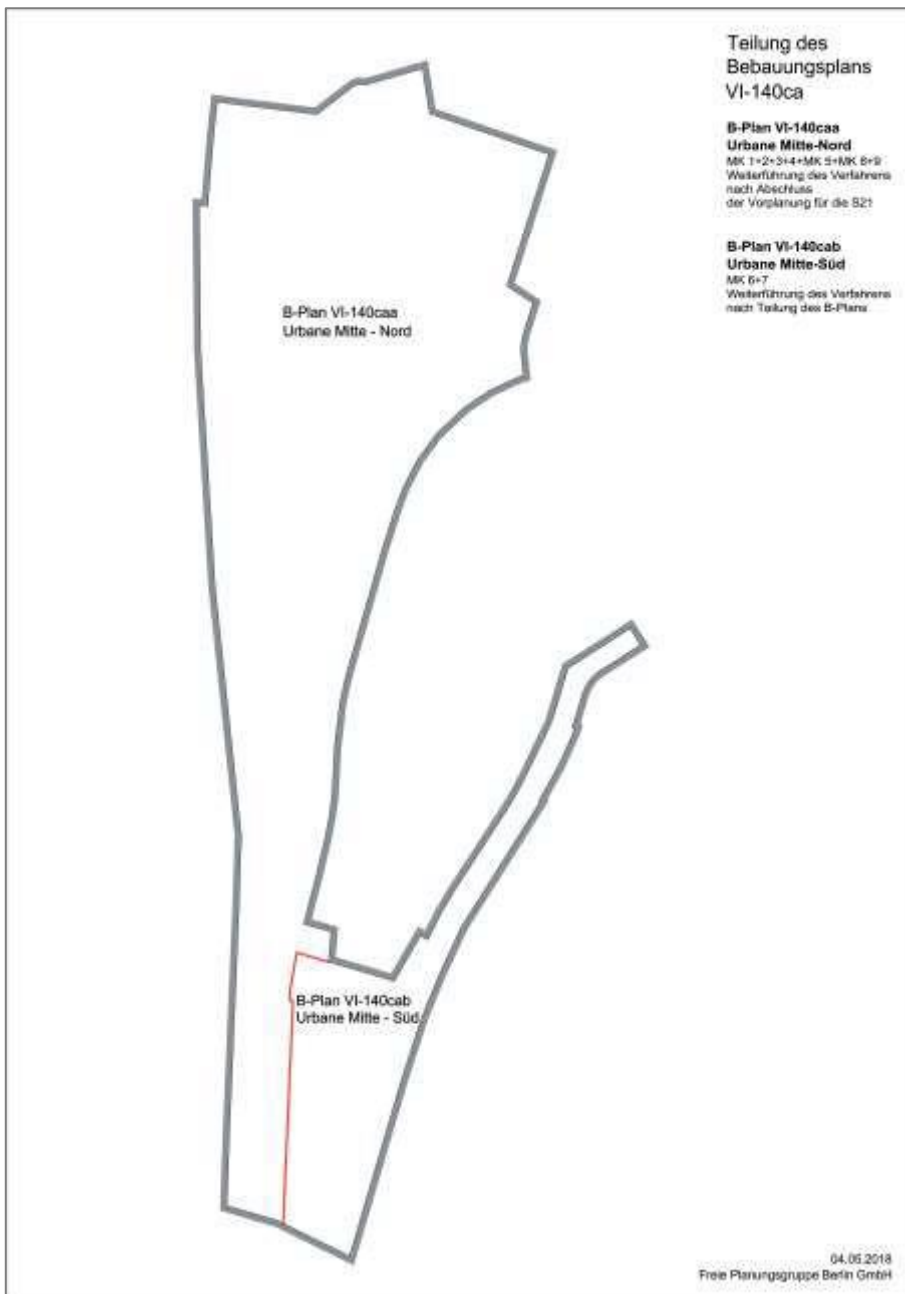


Abbildung 26: Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte)

Die folgende Darstellung der Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung bezieht sich nur auf Inhalte, die für den **Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“** relevant sind.

6.2 Inhalte der Stellungnahmen

Die im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB abgegebenen Stellungnahmen hatten folgende Inhalte:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Die Ausführungen zum Landesentwicklungsplan sind zu aktualisieren. (➤ Senatsverwaltung für Finanzen)

Ableitbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

Die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² entsprechen nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte gemäß AV FNP. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB)

Art der baulichen Nutzung

Einzelhandel

➤ Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL:

Im Plangebiet sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen nach Grundsatz 4.8 LEP B-B zulässig.

➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB:

Das Plangebiet liegt außerhalb eines städtischen Kernbereichs des LEP B-B und außerhalb der mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren des Flächennutzungsplans Berlin. Gemäß des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts ist es kein zentraler Versorgungsbereich. Die Zulässigkeit großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelseinrichtungen widerspricht den Vorgaben.

Das Ziel ist gefährdet, die umliegenden städtischen Zentren zu sichern und zu stärken, wie z.B. das Ortsteilzentrum Potsdamer Straße. Eine Überarbeitung des bezirklichen Zentrenkonzepts muss in diesem Zusammenhang darlegen, wie die nachbarbezirklichen Belange berücksichtigt werden.

Es wird folgendes gefordert:

- Entwicklung einer tragfähigen und verträglichen Einzelhandelsstruktur
- Anpassung des Einzelhandelskonzepts und der entsprechenden Festsetzungen
- Überarbeitung der planerischen Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen
- Sortimentssteuerung für großflächige zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen

Unter Berücksichtigung

- des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzepts,
- den für Berlin und für den Bezirk geltenden Ansiedlungsregeln sowie

- des im November 2017 im Auftrag des Bezirksamtes erarbeiteten „Kurzgutachten zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Rahmen des Projekts 'Urbane Mitte' am Gleisdreieck“

Durch die sachgerechte Berücksichtigung dieser ergänzenden Konzepte bzw. Untersuchungen kann voraussichtlich auch der Widerspruch zum StEP Zentren 3 ausgeräumt werden.

Windkraftanlagen

Die Höhe (und ggf. die Ausdehnung) der auf den Gebäuden zulässigen Windkraftanlagen sollte begrenzt werden. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI 12)

Bordelle

Die Zulässigkeit von Bordellen und bordellartigen Betrieben ist einzuschränken. (➤ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt)

Sportinfrastruktur

Hinweis zur Prüfung, inwiefern im Plangebiet die Sportinfrastrukturnachfrage von Vereinen gedeckt werden kann. (➤ Senatsverwaltung für Inneres und Sport IV C)

Überbaubare Grundstücksflächen / vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht:
- Abstandsflächen können aus bauordnungsrechtlicher Sicht auf Nachbargrundstücke fallen, wenn eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer vorliegt.
- Im Bebauungsplan wird geregelt, dass eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonfliktes im Baugenehmigungsverfahren gelöst werden soll. Es wird gefordert, die ausnahmsweise Zulässigkeit von Nutzungen in einen Nutzungsausschluss zu ändern, um nur auf dem Befreiungswege zu genehmigen.
- Abstandsflächen für Geländer auf Dachterrassen und an Balkonen werden unabhängig von der Transparenz und Ausgestaltung der Brüstungen abstandsflächenrechtlich so gesehen, als ob es sich um Außenwände handelt, obere Bezugshöhe ist Oberkante Geländer. Hier besteht Korrekturbedarf der textlichen Festsetzung.

Verkehr

Erschließung des Plangebiets / Anschluss an die Trebbiner Straße

- Senatsverwaltung für Finanzen:

Um den Anschluss des Plangebiets an die Trebbiner Straße herzustellen, ist es erforderlich, die Trasse über ein landeseigenes Grundstück (Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin) zu führen, das derzeit vom Deutschen Technikmuseum genutzt wird. Die BIM Berliner Immobilienmanagement hat die Zustimmung zur geplanten Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche unter bestimmten Voraussetzungen in Aussicht gestellt.

Es ist eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der BIM Berliner Immobilienmanagement abzuschließen, in der sämtliche aus der Herstellung der privaten Verkehrsfläche resultierenden Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Grundstück Trebbiner Straße 9 geregelt werden.

Verkehrsprognose

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
 - Das Prognosemodell 2030 des Verkehrsmodells des Landes Berlin ist zu verwenden.
 - Im Rahmen der Abschätzung zukünftiger Verkehre muss auch eine Auseinandersetzung mit benachbarten Entwicklungen (wie Areal Postcheckamt und Erweiterung Deutsches Technikmuseum) erfolgen.
 - Die verwendeten Werte zum Lkw- und Schwerverkehr sind zu prüfen.
 - Ein Verbundeffekt von 50 % für Kunden von Einzelhandelseinrichtungen erscheint zu hoch.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 14:
 - Der angesetzte hohe Anteil an ÖPNV-Nutzern erscheint zu hoch.

Knotenpunkte

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
 - Es werden belastbare Aussagen zu den Rückstaulängen nach Ende der Freigabezeit gewünscht.
 - Es sollten weitere Knotenpunkte in die Untersuchung einbezogen werden.
 - Die ermittelten Qualitätsstufen von E und F an den Knoten Hallesches Ufer/ Tempelhofer Ufer erzielen nicht die für Berlin angestrebten Mindestqualitäten (mindestens D). Das ist vertiefter darzustellen.
 - Die Entwicklung weiterer Bauprojekte im Umfeld ist zu berücksichtigen.
 - Die Signalprogramme entsprechen nicht den derzeit gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin.
 - Die erforderlichen Maßnahmen zum Knotenpunkt KP 1 sind zu ergänzen.
 - Die Überarbeitung der verkehrlichen Untersuchung zu den Knotenpunkten ist mit der VLB abzustimmen.

Tiefgaragen / Kfz-Stellplätze

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
 - Die unterirdischen Kfz-Verbindungen zwischen den Tiefgaragen sowie die Zu-/ Ausfahrtsrampen sollten in der Planzeichnung dargestellt werden.
 - Es sollten so wenig Kfz-Stellplätze wie möglich vorgesehen werden.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 14:
 - Es wird kritisch gesehen, dass 40% der Stellplätze außerhalb des Plangebiets (Parkhaus Gleisdreieck) vorgesehen sind.
 - Es wird kritisch angemerkt, dass die Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl in den Tiefgaragen liegen.
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht:
 - Die bauordnungsrechtlich erforderliche Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl sollten festgesetzt werden.

Lieferverkehr

- Die gemeinsamen Verkehrsflächen für Fußgänger und Lieferverkehr führen zu Konflikten. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B, ➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Z MI 14)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
- Es besteht die Gefahr, dass auch Kleintransporter das attraktivere oberirdische Angebot in Anspruch nehmen.
- Es sollten Bereiche für Lieferprozesse vorgesehen werden, die außerhalb der Lieferzeiten vom Fuß- und Radverkehr mitbenutzt werden können.

Rad- und Fußverkehr

- Es wird ein ausreichendes Rad- und Fußwegenetz gefordert. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B)
- Forderung der Klarstellung folgenden Begriffes in der Begründung: im Bebauungsplan werden keine „öffentlichen“ Geh- und Radwege festgesetzt, sondern Privatwege mit geplanter Festsetzung von Nutzungsrechten zugunsten der Allgemeinheit. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI 12)

Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION Berlin

- Die geänderte Feuerwehru- und umfahrt der STATION Berlin ist vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht)

Bahnlagern / Rettungssystem

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B:
- Die vollständige Freihaltung aller Trassenparameter der S- und Fernbahnanlagen sowie der Rettungsplätze und -wege können nur von der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt abschließend beurteilt werden.
- Berliner Feuerwehr:
- Die Betreiber (Deutsche Bahn, BVG), zuständige Genehmigungsbehörden (Eisenbahn-Bundesamt, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) und die Berliner Feuerwehr (Direktion Süd Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz, Direktion West Sachgebiet Verkehrsanlagen) sind in die weitere Planung mit einzubinden.
- Die Zufahrten zu den Rettungsplätzen werden verändert. Die neuen Zufahrten müssen der EBA-Tunnelrichtlinie und der DIN 14090 entsprechen.

Schall / Lärm

Die Ansiedlung von Wohnungen und Beherbergungsbetrieben im Plangebiet wird kritisch gesehen, da durch diese Ansiedlung die Bedingungen der bestehenden emissionsrelevanten Nutzungen - insbesondere der STATION Berlin, aber ggf. auch der Freizeiteinrichtungen im Gleisdreieck-Park - eingeschränkt werden könnten. Es wird darum gebeten, die Zulässigkeit dieser Nutzungen im Bereich der Einwirkorte von Gewerbelärm sowie den Freizeit- und Sportanlagen grundsätzlich auszuschließen. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Verkehrslärm

Die in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Werte sind mit den berlinweit erhobenen und ausgewerteten Faktoren im Leitfaden „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen“ abzugleichen. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B)

Gewerbelärm

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C:

Gewerbe im Gebiet

Für die haustechnischen Anlagen wird ein Rahmen gesetzt, der auch für weitere gewerbliche Quellen als Orientierung für die einzuhaltenden Pegel angesehen werden sollte: „Damit die Anforderungen der TA Lärm bei Vollausbau des Plangebiets erfüllt werden können, sollten in jedem Kerngebietsteil nur solche Anlagen zugelassen werden, deren Gesamt-Beurteilungsspiegel am jeweils maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet.“

STATION Berlin

Die STATION Berlin verursacht Immissionen, die an einer Reihe von Fassaden zu Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte führen. In der schalltechnischen Untersuchung wird deshalb dargestellt, dass an den betroffenen Fassaden keine Immissionsorte mit nachts schutzbedürftiger Nutzung entstehen sollen. Diese Aussage ist zu verschärfen, weil es erforderlich ist, dass dort keine solchen Immissionsorte entstehen dürfen.

Die schalltechnischen Auswirkungen der tieffrequenten Geräusche durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin sind vertieft zu prüfen und darzustellen. Die erforderlichen Maßnahmen sind darzustellen. Es können sowohl Maßnahmen an den Begrenzungsflächen der STATION Berlin als auch an den betroffenen Fassaden der 'Urbanen Mitte' erfolgen.

Sollten bauliche Maßnahmen Immissionsorte an diesen Fassaden vermeiden, so ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, dass sichergestellt wird, dass durch tieffrequente Geräuschimmissionen keine erheblichen Belästigungen verursacht werden können.

Freizeitlärm

Im Schallgutachten wird der Impulszuschlag nicht nach Berliner Freizeitlärmrichtlinie angewendet, sondern gemäß LAI Freizeitlärmrichtlinie. Diesbezüglich ist eine Korrektur der eingereichten Unterlagen erforderlich. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC)

Es muss gewährleistet werden, dass durch die zulässigen Nutzungen in Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7) die südlich anschließenden Sporteinrichtungen im Ostpark (insbesondere die Skateranlage) aus Lärmschutzgründen nicht eingeschränkt werden. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Verträglichkeit / Auswirkungen

Luftrecht / Radarverträglichkeit

Die Planung ist hinsichtlich ihrer Radarverträglichkeit zu prüfen. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E)

Die Bundeswehr akzeptiert das Gutachten zur Radar-Verträglichkeit nicht und will ein Gegengutachten aufstellen lassen. (➤ Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr)

Richtfunkstrecken

Drei Richtfunkstrecken der LAN-COM-East verlaufen durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte). Es ist zu prüfen, ob Konflikte mit der Planung der 'Urbanen Mitte' bestehen. (➤ LAN-COM-East)

Durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) führen fünf Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany hindurch. Es ist zu prüfen, ob Konflikte mit der Planung der 'Urbanen Mitte' bestehen. (➤ Telefónica Germany)

Elektromagnetische Felder

In die Untersuchung ist das Minimierungsgebot nach der Verwaltungsvorschrift zur 26. BIm-SchV aufzunehmen. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Lichtemissionen

Es wird auf die Erforderlichkeit eines Lichtgutachtens in Verbindung mit den zu erwartenden Werbeanlagen hingewiesen. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Es bestehen Bedenken, dass sich Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten negativ auf den "Park am Gleisdreieck Westpark" auswirken, z.B. durch Verschattungen am Vormittag sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme. (➤ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt)

Technische Erschließung / LeitungenWasserhaushalt / Niederschlagswasser

In der Machbarkeitsstudie zum Umgang mit dem Niederschlagswasser wurde für eine Einleitung in den Landwehrkanal ein Gebietsabfluss von 24,8 l/(s*ha) angenommen. Die Einleitbeschränkung von 10 l/(s*ha) in ein Gewässer ist zu berücksichtigen. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II D)

Wasserversorgung

Nur wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße umgesetzt wird oder auf Privatland eine Trassenoption eingetragen ist, ist eine Trinkwasserversorgung von dort möglich. (➤ Berliner Wasserbetriebe)

Stromanlagen

Die im Plangebiet vorhandenen Stromleitungen (110-kV-Kabelanlagen, Mittel- und Niederspannungsanlagen) sowie Anlagen (eine Übergabestation und eine OB-Station) sind zu berücksichtigen. (➤ Vattenfall)

6.3 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der Hinweis zum LEP HR wird zur Kenntnis genommen und die Begründung entsprechend angepasst.

Ableitbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP)

In der Begründung wird die Fassung des Flächennutzungsplans Berlin aktualisiert, die GFZ-Angabe zur gemischten Bauflächen M2 gestrichen und durch eine verbale Zielformulierung ersetzt.

Es wurde kritisiert, dass die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte gemäß AV FNP entsprechen.

Abwägung: Die Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte 'Urbane Mitte' wurde in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag 2005) ermittelt. Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde aus der Geschossfläche und der maßgebenden Grundstücksfläche die GFZ genau ermittelt, die aufgrund der hohen Abzüge (z.B. für die umfangreichen planfestgestellten Flächen) bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche eine GFZ von 4,4, ergab. Vor diesem Hintergrund ist die GFZ von 4,4 zu relativieren. Außerdem ist die in der Stellungnahme erwähnte mittlere Nutzungsdichte lediglich eine grobe Zielrichtung und keine verbindliche Vorgabe. Die Planung ist aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

Das Thema Verkaufsfläche wird unter „Einzelhandel“ ausgeführt und abgewogen.

Art der baulichen Nutzung

Einzelhandel

Hinweis: Zum einen wird das Thema Einzelhandel mit seinen Auswirkungen für die gesamte 'Urbane Mitte' als städtebauliche Einheit, d.h. für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemeinsam beurteilt. Die Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen bezieht sich daher auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte).

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen weist darauf hin, dass die Entwickelbarkeit aus der Darstellung des Flächennutzungsplans Berlin nur eingeschränkt gegeben ist. Während die Festsetzung von Kerngebieten aus der M2 Darstellung als Regelfall entwickelbar ist, beschränkt nach Meinung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen das Fehlen der Darstellung einer Einzelhandelskonzentration die Zulässigkeit von Einzelhandel / großflächigem Einzelhandel. Dem ist entgegenzustellen, dass gemäß § 7 BauNVO Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben dienen und diese überhaupt nicht ausgeschlossen werden können. In § 11 Abs. 3 BauNVO heißt es, dass großflächiger Einzelhandel außer in Kerngebieten nur in Sondergebieten zulässig ist. Die Zulässigkeit in Kerngebieten ist also eher die Regel als die Ausnahme.

Im Bebauungsplanentwurf für die Behördenbeteiligung ist die Zulässigkeit von 7.000 m² Verkaufsfläche vorgesehen, nicht von 12.000 m² Verkaufsfläche. Die Verkaufsfläche von 12.000 m² war Bestandteil eines ersten Einzelhandelsgutachtens („1“ vom Januar 2017), das durch ein neues Gutachten („2“ vom 04.08.2017) mit 7.000 m² Verkaufsfläche ersetzt wurde. Dieses Gutachten bildete die Grundlage für den Entwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die Behördenbeteiligung. Das Nutzungs- und Einzelhandelskonzept wurde seitdem weiterentwickelt. In dem mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmten aktuellen Stand vom 20.03.2018 (bezeichnet als Einzelhandelsgutachten „2a“) sind maximal 5.000 m² Verkaufsfläche für die gesamte 'Urbane Mitte' vorgesehen.

In den beiden unteren Geschossen sollen Nutzungen angeboten werden, die dem Standort seinen urbanen Charakter und ein besonderes Profil verleihen. Die Profilierung des Standorts wurde weiter herausgearbeitet. Es wird folgendes Ziel formuliert: "Entwicklung zu einem urbanen Standort mit auf die Zielgruppen der Office Nutzer, Nachbarschaft, Touristen zugeschnittenen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Nahversorgung, „Handmade“, aber auch Mobilität,

Bewegung, Sport, immer mit dem Anspruch etwas Außergewöhnliches zu schaffen". Im Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot werden die Themen "Lokal / Regional" und "Handgemacht" hervorgehoben.

Zur Umsetzung dieses Profils wurde im Rahmen der laufenden Projektentwicklung ein detailliertes Nutzungs- und Belegungskonzept entwickelt. Unter anderem wurden bei der Konzeptentwicklung auch separat durchgeführte Frequenzanalysen mit herangezogen, die Prognosen zum zukünftigen Fußgänger- und Radverkehr im und um die 'Urbane Mitte' beinhalten. Es wurde ein ausgewogener und kleinteiliger Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangeboten für ein breites Publikum entwickelt. Aufgrund der Lage am Park sollen insbesondere auch Sportangebote Teil der Nutzungen im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss sein.

Die im Einzelhandelsgutachten 2a vom 20.03.2018 angestrebte Verkaufsfläche liegt bei maximal 5.000 m² für das gesamte Plangebiet 'Urbane Mitte'.

Im Sinne der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen wurden folgende Änderungen umgesetzt:

- Bedarfsgerechte Planung / Optimierung hinsichtlich der zu erwartenden Frequenzverteilung in der Erdgeschosszone
- Reduktion des Einzelhandelsanteils auf 30% der Geschossfläche in den beiden unteren Geschossen
- Beschränkung von Einzelhandel auf die beiden unteren Geschosse, davon ca. 90% im Erdgeschoss
- Kleinteiligkeit / Kreuzberger Läden: beinahe alle Einheiten unter 250 m² Verkaufsfläche, abgesehen von einem großflächigen zweigeschossigen Einzelhandel im Kerngebiet MK 3 sowie den geplanten Nahversorgern
- Weiterer Ausschluss von Einzelhandel in bestimmten Kerngebieten
- Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel (nur MK 3 und MK 8)

Auf einem Termin am 21.03.2018 mit den Vertretern des Stadtentwicklungsamtes des Bezirks, den Gutachtenden für das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept und dem Gutachtenden für die 'Urbane Mitte' wurde festgestellt, dass das Einzelhandelsgutachten 2a vom 20.03.2018 mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel ist.

Die Planung ist unter Berücksichtigung der deutlich reduzierten Verkaufsfläche auch für die zentralen Lagen im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Schöneberg verträglich.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan werden an das Einzelhandelsgutachten 2a angepasst.

Windkraftanlagen

Es ist kein Planungsziel mehr, Windkraftanlagen auf den Dachflächen festzusetzen.

Bordelle

Im Bebauungsplan wird die Begrenzung bzw. der Ausschluss von Bordellen und bordellartigen Betrieben ergänzt.

Sportinfrastruktur

Das Projekt 'Urbane Mitte' löst keinen Bedarf an Sportanlagen aus, da hier kein Wohnen vorgesehen ist. Es handelt sich um eine private Fläche und es besteht kein Erfordernis, hier öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportanlagen für Vereinssport festzusetzen. Allerdings sind im Plangebiet von der Projektträgerin unterschiedliche Sportangebote vorgesehen.

Überbaubare Grundstücksflächen / vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Die von der Rechtsprechung geforderte qualifizierte Abwägung und Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfolgt durch umfassende Untersuchungen, insbesondere zur Besonnung und Belichtung, und ist in der Bebauungsplanbegründung zusammengefasst. Die gutachterliche Worst-Case-Betrachtung hat ergeben, welche Nutzungen an welchen Fassaden im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Ziel ist es, die zulässigen Nutzungen nur im erforderlichen Umfang einzuschränken.

Die Bauaufsicht regt an, die in der textlichen Festsetzung TF 1.8 benannten Nutzungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wären diese Nutzungen nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen. Im Falle eines ausdrücklichen Ausschlusses solcher Nutzungen würde deren Zulassung gegen die Grundzüge der Planung verstoßen.

Die Bauaufsicht regt an, die in den textlichen Festsetzungen TF 1.10 und TF 1.11 bezeichneten Aufenthaltsräume von Wohnungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wäre diese Nutzung nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen (s.o.).

Die textliche Festsetzung TF 2.1 wird so geändert, dass die Geländer auf den Dächern in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen. Die textlichen Festsetzungen TF 2.2 und TF 2.3 beinhalten schon das Zurücktreten von der Baugrenze. Sie werden noch einmal hinsichtlich ihrer Relevanz für die Abstandsflächenbeurteilung überprüft.

Zustimmungen der Nachbarn zu den Abstandsflächenüberschreitungen auf Nachbargrundstücke werden im Rahmen von folgenden nachbarrechtlichen Vereinbarungen eingeholt:

- UME⁴⁶-STATION Berlin abgeschlossen
- UME-BIM (für das Deutsche Technikmuseum) kurz vor dem Abschluss⁴⁷

Grundsätzlich stimmen die Nachbarn der Lage von Abstandsflächen auf ihrem Grundstück zu.

Verkehr

Erschließung / Anschluss an die Trebbiner Straße

Für den Anschluss an die Trebbiner Straße ist es erforderlich, die geplante Privatstraße in Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße in einer Länge von ca. 90 m über ein Grundstück zu führen, dass sich im Sondervermögen des Landes Berlin (verwaltet durch die BIM Berliner Immobilienmanagement) befindet und insbesondere vom Deutschen Technikmuseum genutzt wird.

Im Auftrag der Projektträgerin wurde ein Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße erarbeitet, dass alle von der BIM Berliner Immobilienmanagement und dem Deutschen Technikmuseum benannten Anforderungen beinhaltet. Die Planung wurde am 03.05.2018 u.a. der BIM Berliner Immobilienmanagement und dem Deutschen Technikmuseum präsentiert und abgestimmt. Das abgestimmte Konzept wurde in einer Studie zusammengefasst.

Parallel wurde im Auftrag der Projektträgerin der Entwurf für eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Land Berlin (vertreten durch die BIM Berliner Immobilienmanagement) und der

⁴⁶ UME: Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft

⁴⁷ Die Nachbarschaftsvereinbarung UME-BIM wurde am 15.07.2019 geschlossen.

Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft erarbeitet, in dem die vertragliche Sicherung des Abstimmungsergebnisses erfolgt.

Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognosedaten 2030 wurden abgefragt. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat dazu am 20.04.2018 folgende Stellungnahme übermittelt: "Für die angefragten Straßenabschnitte weist die Verkehrsprognose 2030 keine höheren Verkehrsbelastungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebliche Betrachtungsfall weiterhin aus den Bestandsdaten." Es erfolgt eine textliche Ergänzung im Verkehrsgutachten.

Das Verkehrsgutachten wird um eine textliche Darstellung ergänzt, in der die städtebauliche Entwicklung in der Umgebung (insbesondere Areal Postcheckamt und Technoversum / Erweiterung Deutsches Technikmuseum) sowie die verwendeten bzw. verfügbaren Grundlagendaten dargestellt werden.

Mögliche Verbundeffekte hängen stark von der Intensität und Variabilität der Nutzungsmischung ab und sind für jedes Untersuchungsgebiet individuell abzuschätzen. Eine Pauschalierung des Effekts bzw. Kundenabschlags ist daher nicht sinnvoll. Beim Plangebiet handelt es sich um ein räumlich stark begrenztes Gebiet mit einer sehr hohen Nutzungsvielfalt (auch verschiedene Einzelhandelsflächen) auf einer kompakt gestalteten Fläche. Aus diesem Grund wird hierbei ein Verbundeffekt von 50 % für die Kunden der Einzelhandelseinrichtungen zu erwarten sein. Unter anderem ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil der Kunden durch die Beschäftigten am Standort repräsentiert wird.

Knotenpunkte

Die einzelnen Punkte aus der Stellungnahme werden folgendermaßen abgewogen und das Verkehrsgutachten entsprechend überarbeitet:

- Vertiefende Beschreibung der Bestandssituation an den kritischen Knotenpunkten
- Verdeutlichung der übergeordneten Funktion des Schöneberger Ufers (Teil des "Inneren Berliner Rings") und damit einhergehenden Zwangsbedingungen bzw. Kompromisse für die Verkehrsqualität in den untergeordneten Zufahrten
- Im Rahmen der Untersuchung wurden auf Basis der (Bestands-)Signalzeitenpläne lediglich Lösungsvorschläge aufgezeigt, um die (positiven) Effekte durch eine Anpassung der Freigabezeiten darzustellen.
- Sollte im weiteren Verfahren seitens der Verkehrslenkung Berlin (VLB) eine Anpassung der Signalprogramme angestrebt werden, werden die Verkehrstechnischen Unterlagen entsprechend den gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen erstellt. Die grundsätzliche Aussage, dass eine Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden kann, bleibt auch unter Berücksichtigung der oben erwähnten 2 Sekunden Rot-Gelb-Zeit bestehen.
- Der in Kapitel 5.6 des Gutachtens aufgeführte Vorschlag einer Anpassung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten der Möckernstraße (Erhöhung der Freigabezeiten für die untergeordneten Ströme) kann ebenso auf die Lichtsignalsteuerung des Knotenpunktes KP 1 übertragen werden.
- Ein entsprechender Hinweis bzw. eine erste überschlägige Abschätzung der Auswirkungen einer entsprechenden Änderung im Signalisierungskonzept wird ergänzend durchgeführt und im Gutachten textlich ergänzt.

- Trotz der Berücksichtigung eines „Maximalansatzes“ und eines im Vergleich höheren bereits bestehenden Verkehrsaufkommens liegt die (prozentuale) Zunahme der Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten bei maximal 6 %. Der Einfluss des zusätzlichen Verkehrs nimmt an jedem weiteren nachgelagerten Knotenpunkt ab und liegt somit innerhalb der bereits allgemein vorhandenen Schwankungen im Verkehrsgeschehen.
- Aufgrund der zentralen Lage des Plangebiets und der daraus resultierenden Vielzahl an möglichen Routen, sind konkrete Aussagen zur weiteren Verteilung des Verkehrsaufkommens über die untersuchten Knotenpunkte hinaus kaum möglich.
- Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens entsprechend der Hinweise in der Stellungnahme der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz erfolgt in Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB).

Tiefgaragen / Kfz-Stellplätze

Im Verkehrsgutachten wurde die Zahl der Stellplätze ermittelt, die durch die geplante Geschossfläche und Nutzung prognostisch erforderlich werden. Das Ergebnis wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt und ist auch in der Begründung dargestellt.

Die im Plangebiet liegende Tiefgarage unter den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist mit der Tiefgarage, die im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) unter den Kerngebieten MK 1 bis MK 5 vorgesehen ist, nicht verbunden. Die Festsetzung der unterirdischen Baugrenzen ist in der Planzeichnung in Nebenzeichnung 10 bereits dargestellt. Die Festsetzung der Tiefgaragenzufahrt wird in der Planzeichnung ergänzt.

Die Richtzahlen für Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl sowie die Richtzahlen für Abstellmöglichkeiten für Fahrräder orientieren sich an der jeweiligen Nutzung. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die erforderlichen Stellplätze können erst im Rahmen der Umsetzung und einer tatsächlich angestrebten Nutzung (in der Regel zum Bauantrag) ermittelt werden.

Zum jetzigen Planungsstand ist vorgesehen, die Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl in den Tiefgaragen unterzubringen, die über Fahrstühle mit den darüber liegenden Geschossen verbunden sind.

Lieferverkehr

Für das Quartier wurde nach der Einleitung der Behördenbeteiligung ein Logistikkonzept Ver- und Entsorgung erstellt.

Die Ver- und Entsorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll über die Trebbiner Straße erfolgen. Es ist ein städtebauliches Ziel, die nicht überbauten Flächen als „öffentlichen“ Stadtraum möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Aus diesem Grund sollen auch die Verkehre zur Ver- und Entsorgung teilweise in die Tiefgarage verlagert werden. Im Neubaubereich sieht der architektonische Entwurf in der ersten Tiefgaragenebene die Befahrbarkeit für Kleintransporter mit einer maximalen Höhe von 2,1 m vor. Fahrten von Kraftfahrzeugen, die die angegebenen Maße überschreiten, sollen oberirdisch abgewickelt werden.

Die Versorgung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 soll konventionell durch den Lieferanten direkt an die Mieter erfolgen. Der Anlieferverkehr wird von der Trebbiner Straße kommend über die verlängerte Trebbiner Straße zu den Kerngebieten MK 6 und MK 7 geleitet. Die Rückfahrt erfolgt über dieselbe Route. Für den Anlieferverkehr ist vor der nordwestlichen Fassade von Turm 6 (MK 6) eine Anliefer- und Wendezone vorgesehen. Von diesem aus sind die Treppenhäuser der geplanten Gebäude auf kurzem Weg zu erreichen.

In der Kernzeit von 6 bis 14 Uhr werden täglich durchschnittlich 15 Fahrzeuge erwartet. Dies entspricht ca. 2 Fahrzeugen/h. Sie stellen keine zusätzliche Belastung für die Trebbiner Straße dar. Der Anlieferplatz ist wegen des geringen Fahrzeugaufkommens für ein Lieferfahrzeug dimensioniert (Entladezeit durchschnittlich 30 min). Bei einer gleichzeitigen Zufahrt eines zweiten Fahrzeuges steht weiterer Platz im Wendekreis hinter dem ersten zur Verfügung, ohne dass die Rettungswege behindert werden.

Für die Entsorgung sollen die Gebäude im MK 6 und MK 7 jeweils einen eigenen Abfallraum in den Untergeschossen erhalten, in den der Mieter entsorgt. Der Transport der Müllbehälter von den Abfallräumen der Gebäude erfolgt mittels Schleppzug auf der Untergeschossebene und über die Tiefgaragenzufahrt in die Erdgeschossebene.

Für den weiteren Transport gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Die Abfallsammelfahrzeuge holen die Müllbehälter in der Anliefer- und Wendezone bei Turm 6 (MK 6) ab.
2. Die Müllbehälter werden zum Wendehammer im Übergang zur öffentlichen Trebbiner Straße gebracht und von dort abtransportiert.

Täglich sind ca. 2 Abfallsammelfahrzeuge zu erwarten. Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

Das entwickelte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Es wird derzeit noch geprüft, wie dies im Bebauungsplan oder im Städtebaulichen Vertrag rechtlich verbindlich vereinbart werden kann.

Rad- und Fußverkehr

Bei dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' handelt es sich um eine private Fläche, deren Freiflächen - nach dem jetzigen Konzept der Projektträgerin – auch von der Öffentlichkeit genutzt werden dürfen. Das Konzept sieht eine weitgehend autofreie Nullebene vor, die von den Fußgängern ohne Reglementierung begangen und von Radfahrern - unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs - auch befahren werden kann. Verkehre zur Ver- und Entsorgung werden reduziert und gelenkt.

Die Begründung wird dahingehend angepasst, dass die Bezeichnung „öffentliche“ Geh- und Radwege nicht mehr verwandt wird. Die Formulierung wird dahingehend geändert, dass Flächen festgesetzt werden, die mit Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zu belasten sind.

Private Fahrradabstellanlagen können sowohl in den Tiefgaragen als auch in der Nullebene liegen.

Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION Berlin

Die Feuerwehrzu- und -umfahrt der STATION Berlin muss in Teilabschnitten verlegt werden. Diese Umverlegung und Änderung der bestehenden Baulast ist Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der STATION Berlin.

Fazit Verkehr

Das Verkehrsgutachten wird überarbeitet. Die weiterentwickelte Verkehrsplanung wird erneut mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenUVK) abgestimmt. Regelungen hierzu sollen so dann entweder im Bebauungsplan selbst oder im Städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. Die Begründung wird entsprechend ergänzt, insbesondere zur Ver- und Entsorgung.

ÖPNV / Planfeststellungen bzw. gewidmete Bahnflächen

Deutsche Bahn

Die Stellungnahme der Deutschen Bahn wird - wie jede Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung - in der Abwägung berücksichtigt. Das Abwägungsergebnis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und in der Begründung dargestellt.

Es wird positiv zur Kenntnis genommen, dass die Deutsche Bahn für weitere Gespräche zur Verfügung steht, denn es ist erforderlich, den Abstimmungsprozess lösungsorientiert fortzuführen.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Bahnlagen / Rettungssystem

Die Hinweise zu den Rettungsplätzen und Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten wird eng mit der Deutschen Bahn abgestimmt. In die weitere Planung werden auch das Eisenbahn-Bundesamt und die Berliner Feuerwehr eingebunden.

Schall / Lärm

Verkehrslärm

Die Hinweise der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz werden berücksichtigt, in das Schallgutachten übernommen und erneut mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt. Die erforderlichen Maßnahmen werden im Bebauungsplan festgesetzt.

Nach dem bisherigen Abstimmungsstand werden die Kosten für die Schallmaßnahmen in den Neubauten von der Projektträgerin getragen.

Gewerbelärm

Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der möglichen Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin werden detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt.

Freizeitlärm

Im Schallgutachten wird eine Neuberechnung der Schallemissionen und –immissionen gemäß Berliner Freizeitlärm-Richtlinie und eine Betrachtung zu möglichen Wohnnutzungen ergänzt.

Ein Konflikt zwischen Freizeit- und Sportanlagen und den Beherbergungsbetrieben sowie ausnahmsweise zulässigen Wohnungen wird – außer an der Südfassade von Turm 7 (MK 7) – nicht gesehen. Die Sport- und Freizeitnutzungen im Park sind bereits durch die vorhandene bzw. im Bau befindliche Wohnbebauung an der Flottwellstraße und Dennewitzstraße hinsichtlich ihrer Möglichkeiten, Lärm zu erzeugen, begrenzt.

Das vom Umwelt- und Naturschutzamt dargestellte Ergebnis bezüglich der durch die Planung verursachten möglichen Einschränkung der Skateranlage entspricht nicht der Ausführung in der Begründung. Es ist kein Ziel der Planung, die südlich an das Grundstück anschließenden Freizeit- und Sportanlagen, hier ist vor allem die Skateranlage gemeint, in ihrer Nutzung einzuschränken. Im gesamten Plangebiet werden Wohnungen ausgeschlossen, lediglich Betriebswohnungen sind ausnahmsweise zulässig. Diese "ausnahmsweise Zulässigkeit" impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung einer Betriebswohnung (auch) eine immissionschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Nutzung als Betriebswohnung ist zu untersagen. Hotelnutzung wäre hingegen mit ausreichendem Schallschutz zulässig.

Verträglichkeit / AuswirkungenLuftrecht / Radarverträglichkeit

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde ein Radargutachten erarbeitet, in dem die Auswirkungen der Hochhäuser auf die bestehenden Radaranlagen prognostiziert wurden. Das Gutachten wurde durch den Gutachtenden sowohl mit der zivilen als auch der militärischen Flugsicherung abgestimmt.

Unabhängig davon hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr mitgeteilt, dass sie das Ergebnis des Gutachtens nicht mitträgt und sie ein Gegengutachten aufstellen lassen will. Die Bundeswehr hat Bedenken bezüglich der Verträglichkeit mit der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof.

Relevant für die Beurteilung ist die Lage des Plangebiets bzw. der geplanten Gebäude innerhalb oder außerhalb des Schutzbereichs der Radaranlage Tempelhof. Die rechtliche Grundlage für die Anordnung von Schutzbereichen bildet das "Gesetz über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichgesetz - SchBerG)" vom 07.12.1956, zuletzt geändert durch Art. 11 G v. 13.05.2015.

Gemäß Schutzbereichgesetz ist ein Schutzbereich ein Gebiet, in die die Benutzung von Grundstücken nach Maßgabe des Gesetzes beschränkt ist. Der Schutzbereich dient zum Schutz und zur Erhaltung der Wirksamkeit von Verteidigungsanlagen. Ein Gebiet wird zum Schutzbereich durch Anordnung erklärt. Wer innerhalb der Schutzbereiche bauliche oder andere Anlagen oder Vorrichtungen über oder unter der Erdoberfläche errichten will, bedarf hierzu der Genehmigung. Die Genehmigung darf nur versagt werden, soweit es zur Erreichung der Zwecke des Schutzbereichs erforderlich ist.

Die Schutzbereichanordnung für die Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof vom 29.11.2007 wurde im Amtsblatt für Berlin Nr. 11 vom 07.03.2008 veröffentlicht. Der Schutzbereichsplan war kein Bestandteil der Veröffentlichung. Der Plan bzw. die relevanten Teilpläne 11 und 12 des Schutzbereichplanes liegen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vor. Aus den Plänen lässt sich entnehmen, dass die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7), die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzt werden sollen, im Schutzbereich liegen und zwar in der Zone C.

In der Schutzbereichanordnung ist unter IV. Nr. 2 "Befreiungen" folgendes geregelt:

"Von den in Abschnitt II.2 bezeichneten Rechtsfolgen der Schutzbereichanordnung wird, außerhalb der Zonen A und B, Befreiung zur Einholung einer Genehmigung der Schutzbereichsbehörde für folgende Vorhaben erteilt:

Das Errichten, Ändern oder Beseitigen von baulichen oder anderen Anlagen oder Vorrichtungen, die eine Höhe von 91,52 m üNN nicht überschreiten (§3 Abs. 2 SchBG)."

Im Bebauungsplan-Entwurf sind für die beiden Türme im Schutzbereich folgende Höhenfestsetzungen als maximal zulässige Gebäudeoberkante vorgesehen:

Turm 6 (MK 6)	84,6 m üNN
Turm 7 (MK 7)	62,5 m üNN

Die Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) sind also aufgrund ihrer Höhe von dem Genehmigungsvorbehalt befreit. Die Bundeswehr hat bestätigt, dass eine „Radarverträglichkeit“ besteht und keine Kollision mit dem Schutzbereich vorliegt.

Das Radar-Gutachten wird entsprechend angepasst.

Richtfunkstrecken

Die Planung führt zu keinen Konflikten mit den Richtfunkstrecken von LAN-COM East.

Die Planung (Turm 6) führt jedoch zu Konflikten mit einer Richtfunkstrecke von Telefónica. Die Information wurde an die Projektträgerin weitergegeben mit der Aufforderung, sich diesbezüglich mit dem Richtfunkbetreiber in Verbindung zu setzen.

Elektromagnetische Felder

Das Minimierungsgebot nach § 4 Absatz 2 der 26. BImSchV wurde in der "Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder" aus folgenden Gründen nicht betrachtet:

Das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV gilt nur für die Errichtung und die wesentliche Änderung von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen. Eine Neuerrichtung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Anlagen findet im vorliegenden Fall nicht statt. Bei bestehenden Anlagen bezieht sich das Minimierungsgebot zudem nur auf beispielsweise eine neue Leitung, während das Minimierungsgebot für die vorhandenen Leitungen nicht anzuwenden ist (vgl. 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, letzter Absatz).

Auch nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg müssen zwar Anlagen, die an sensible Nutzungen heranrücken, das Minimierungsgebot berücksichtigen. Dies gilt jedoch nicht umgekehrt.

Ziel des Minimierungsgebotes ist es, die von den Anlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder zu minimieren, d.h. es bezieht sich auf technische Lösungen an den EMF-Quellen (dort wo die Felder entstehen bzw. ihre Ursache haben) und nicht auf den Immissionsort (vgl. 26. BImSchV VwV, Kapitel 3.1 "Minimierungsziel" und Kapitel 5 "Technische Möglichkeiten zur Minimierung"). Maßnahmen an den EMF-Quellen sind nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit den Betreibern der EMF-Quellen realisierbar.

Maßnahmen zur Minimierung am Planvorhaben sind aufwendig (insbesondere diejenigen zur Abschirmung der Magnetfelder), so dass vsl. der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt ist (vgl. § 41 BImSchG, Abs. 2 sowie 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, vorletzter Absatz).

Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder wird entsprechend ergänzt.

Lichtemissionen

In der textlichen Festsetzung TF 10.4 wird geregelt, dass wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen unzulässig ist. Ein Lichtgutachten ist nicht erforderlich.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Es wurde ein Verschattungsgutachten erstellt, in dem dargestellt wird, dass nur der an das Baufeld direkt anschließende Teil des Westparks verschattet wird und dies auch nur am Vormittag. Der Gutachtende hält diese Auswirkung aufgrund des räumlich und zeitlich begrenzten Umfangs für nicht wesentlich.

Die Ansicht, dass der Westpark durch die Türme bedrängt wird und Qualitätsverluste zu erwarten seien, wird nicht geteilt.

Technische Erschließung / Leitungen

Wasserhaushalt / Niederschlagswasser

Die Machbarkeitsstudie Niederschlagswasser wird bzgl. der Einleitbeschränkung in den Landwehrkanal geändert. Die weiteren Hinweise zur Einleitbeschränkung und zur erforderlichen Rückhaltung auf dem Grundstück werden in die Machbarkeitsstudie aufgenommen.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird über die Machbarkeitsstudie nachgewiesen, dass das Niederschlagswasser entsorgt werden kann und welche Möglichkeiten der Entsorgung

bestehen. Das konkrete Konzept ist erst für das Baugenehmigungsverfahren erforderlich. Die dargestellten Grundsätze zur vertiefenden Niederschlagswasserkonzeption werden dabei berücksichtigt.

Wasserversorgung

Im Bebauungsplan werden der Anschluss und die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt. Damit ist es möglich, an das vorhandene Netz in der öffentlichen Trebbiner Straße anzuschließen.

Stromanlagen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet unterschiedliche Anlagen der Stromnetz Berlin liegen. Die Abstimmung und Berücksichtigung erfolgen im Rahmen der Planung für die technische Infrastruktur. Sie ist kein Bestandteil der Bauleitplanung.

6.4 Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Nach Durchführung der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde der Bebauungsplan in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Die Planzeichnung und die Begründung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden unter Berücksichtigung des Planungs- und Abstimmungsstands für die ‚Urbane Mitte‘ im Entwurf neu erstellt. Dazu war neben der Berücksichtigung der Entwicklungsziele für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ auch eine isolierte Betrachtung (z.B. in Fachgutachten) der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erforderlich.

Zum Entwurf des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde eine erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt.

7. Erneute Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Mit Schreiben vom 07. Dezember 2018 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 29.11.2018, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31.01.2019. Von 50 Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden Stellungnahmen abgegeben.

7.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Geltungsbereich / Flurstücke

Die Aufstellung der im Geltungsbereich liegenden Flurstücke ist zu aktualisieren. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Immobilienverwaltung / Facility Management)

Übergeordnete Planungen

Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) / Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Die Ausführungen zum Landesentwicklungsplan LEP B-B bzw. LEP HR sind zu aktualisieren. (➤ Senatsverwaltung für Finanzen)

Flächennutzungsplan Berlin

Der Stand des Flächennutzungsplans Berlin ist zu aktualisieren. (➤ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen IA/ IB)

Flächennutzungsplan Berlin - Entwickelbarkeit

Gemäß Flächennutzungsplan Berlin grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen. (➤ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt)

Art der baulichen Nutzung

Kultur

Die Senatsverwaltung für Kultur und Europa plädiert für ein Netz vielfältiger Angebote aus sowohl Museen und Bibliotheken als auch Arbeitsräumen für Künstlerinnen und Künstler. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln prädestinieren den Ort für die Entwicklung kultureller Angebote. (➤ Senatsverwaltung für Kultur und Europa II B)

Abstandsflächen

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Abstandsflächen von Turm 6 (MK 6) auf dem Grundstück der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum

Hier werden nachbarrechtliche Belange berührt. Eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht nur unter der Voraussetzung möglich, dass eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer zu dem geplanten Vorhaben vorliegt. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Bau- und Wohnungsaufsicht)

Verkehr

Verkehrsprognose vom 17.06.2019

Für den Prognosehorizont 2030 können bereits Daten abgefragt werden. Die Prognose 2030 wird als maßgeblich für künftige Planungen angesehen. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV C)

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV VLB:

In folgenden Punkten soll die Leistungsfähigkeitsuntersuchung überarbeitet und den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden:

Knotenpunkt-Betrachtungen

Es werden detaillierte Hinweise zu den Knotenpunkt-Betrachtungen gegeben, um deren Berücksichtigung gebeten wird.

Strombelastungspläne

Genauere Angaben zu den Strombelastungsplänen sind wünschenswert, da nicht ersichtlich wird, dass Radfahrer im Verkehrsaufkommen enthalten sind.

Signalzeitenpläne

Es werden detaillierte Hinweise zu den Signalzeitenplänen gegeben, um deren Berücksichtigung gebeten wird.

In einer zweiten Stellungnahme zum daraufhin überarbeiteten Verkehrsgutachten wird bestätigt, dass die Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme in das Verkehrsgutachten eingearbeitet wurden. Die HBS-Bewertung (Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs) wurde von Seiten der Verkehrslenkung Berlin (VLB) nochmals geprüft und das Verkehrsgutachten dahingehend bestätigt, dass die Steuerungen der Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen.

Die Finanzierung der Anpassung hätte der Vorhabenträger zu übernehmen.

Stellplätze

➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht:

Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl

Der Nachweis der für die jeweiligen Gebäude bauordnungsrechtlich erforderlichen Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf dem Grundstück soll verbindlich festgesetzt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Eine Reduzierung der in den AV Stellplätze von 2007 festgelegten Anzahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist nicht vorgesehen. Werden diese nicht in der erforderlichen Anzahl hergestellt, besteht lediglich die Möglichkeit die Verpflichtung durch Zahlung eines Ablösebetrages im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erfüllen.

Feuerwehrumfahrt STATION Berlin

Die durch Baulast gesicherte Feuerwehru- und umfahrt für die STATION Berlin wird durch die Planung teilweise überbaut. Durch eine neue Baulasteintragung ist die geänderte Feuerwehru- und -umfahrt vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht)

Baulogistik

Es soll ein Konzept zur Baulogistik erstellt werden. (➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B und III C)

ÖPNV / Haltestellen

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B und IV C:

ÖPNV-Erschließungsstandard

Aus dem Verkehrsgutachten geht nicht hervor, wie eine Erschließung des Plangebietes mit dem ÖPNV erfolgen soll.

- Es müssen die konkreten Entfernungen zu den Zugangsstellen ermittelt und dargestellt werden.
- Es muss eine Bewertung der ÖPNV-Erschließung auf Grundlage des Nahverkehrsplans erfolgen.
- Es muss aufgezeigt werden, wie die nicht erschlossenen zu bebauenden Teile des Plangebietes an den ÖPNV angebunden werden können.
- Ergänzung des S- und U-Bahnhofs „Yorckstraße“, dessen Zugänge in ähnlich weiter Entfernung vom Plangebiet wie der Zugang des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ (im Status quo) liegen.

Zusätzlicher südlicher Zugang zum U-Bahnhof

Am Bahnhof „Gleisdreieck“ besteht derzeit nur ein nördlicher Bahnhofszugang. Bei unveränderter Zugangssituation würde der Zielwert der ÖPNV-Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle) gemäß des Berliner Nahverkehrsplans teilweise nicht eingehalten werden. Es sollte ein zusätzlicher Zugang zur (West-) Parkseite vorgesehen werden. Abstimmungen zwischen den zuständigen Behörden und der BVG mit dem Investor zur Erschließung und zum weiteren Vorgehen sind entsprechend anzuschieben.

Rad- und Fußwege zu den Bahnhofszugängen

Die Herstellung ausreichend dimensionierter und attraktiver Rad- und Fußverkehrsanlagen, die einen direkten Weg zwischen Ziel und Quelle (insbesondere zu und von den ÖPNV-Zugangs- bzw. Abgangsstellen) gewährleisten, ist zu berücksichtigen. Dafür sind entsprechende Flächen im Bebauungsplangebiet mit einem öffentlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sicherzustellen.

Bestehende Eisenbahnanlagen Deutsche Bahn

Mit der Deutschen Bahn sind Abstimmungen zu den bestehenden Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen. Der Betrieb darf durch das Vorhaben nicht beeinflusst bzw. gefährdet werden. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden.

Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt

Dem Land Berlin dürfen für das Vorhaben der Neubaustrecke S 21, 3. Bauabschnitt keine zusätzlichen Kosten und Lasten aufgrund des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ entstehen.

Eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S-Bahnstrecke S 21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen ist mit der Deutschen Bahn abzustimmen. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden.

Geplanter S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“

Im Flächennutzungsplan Berlin ist nördlich des Plangebietes im Verlauf der öffentlichen Trebbiner Straße ein geplanter S-Bahnhof an der schon bestehenden S-Bahn-Strecke (S1/S2/S25) dargestellt. Die Darstellung dieses Bahnhofes ist in dem in der Begründung dargestellten Ausschnitt des Flächennutzungsplans Berlin entfallen und muss nachgetragen werden. Eine Betroffenheit des Bebauungsplangebietes durch Zu- und Abgänge zum S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ kann nicht ausgeschlossen werden.

Umsteigewege Bahnhöfe „Gleisdreieck“ und „Trebbiner Straße“

Der Umsteigeverkehr zwischen dem S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ und dem S 21- und U-Bahnhof „Gleisdreieck“ muss in der Planung berücksichtigt werden. Die Umsteigewege zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ und dem U-Bahnhof „Gleisdreieck“ über die private Trebbiner Straße oder die Luckenwalder Straße stellen einen großen Umweg dar. Sie werden daher abgelehnt, da bei solchen Längen keine ausreichende Netzverknüpfung der beiden Verkehrsträger mehr gewährleistet ist.

Schall / LärmschutzGewerbelärm

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C:

Eine Betrachtung der zulässigen tieffrequenten Geräuschimmissionen der Veranstaltungstätte STATION Berlin steht aus und sollte ergänzt werden.

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt:

Die Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben im Plangebiet und der dadurch im Plangebiet möglichen Realisierung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109 mit erhöhten Anforderungen an die Immissionsrichtwerte der Nachtzeit sollte zusätzlich eingeschränkt werden.

In der Begründung wird von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm (hier der schienengebundene Verkehr - SPNV) gesprochen. Nach TA Lärm ist eine getrennte Betrachtung des Gewerbe- und Verkehrslärms erforderlich.

Die schalltechnische Untersuchung vom 13.11.2018 bezieht sich auf die Beurteilung der STATION Berlin im Jahre 2011. Dies ist zu überprüfen, auch unter Berücksichtigung der seit 2011 eingetretenen tatsächlichen Nutzungsprofile der jeweiligen Halle.

Die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich Halle 8 der STATION Berlin sind weder in der Begründung noch im vorliegenden Schallgutachten ausreichend gewürdigt.

Zur Absicherung der Einhaltung von Immissionsrichtwerten nach TA Lärm bedarf es einer weitgehenden Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung.

Die textliche Festsetzung TF 7.2 bezieht sich ausschließlich auf Verkehrslärm. Eine textliche Festsetzung für Gewerbelärm ist bisher nicht vorgesehen. Diesbezüglich wird zwingend um eine Ergänzung der textlichen Festsetzung um Gewerbelärm gebeten: „Zum Schutz vor Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen müssen“

Eine Begrenzung der Ausweisung der Zulässigkeit von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ist nicht ausreichend.

Eine Nutzung mit Aufenthalt zum Zwecke der Nachtruhe/ Schlafnutzung/ Wohnen ist im Interesse der vorhandenen Nutzung STATION Berlin grundsätzlich auszuschließen, damit entsprechende Immissionsorte nach TA Lärm nicht unmittelbar an Fassaden mit starker Beschallung durch die STATION Berlin vorliegen und die Anwendung von verschärften Immissionsrichtwerten in der Nachtzeit sicher ausgeschlossen werden.

Forderungen:

1. Ergänzung/ Präzisierung der textlichen Festsetzung TF 7.2 auf Gewerbelärmimmissionen
2. Ausschluss von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter
3. Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung vom 13.11.2018
4. Berücksichtigung von möglichen Ausnahmezulassungen für Veranstaltungen der STATION Berlin nach Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln)

Dem FB Stadtplanung wird empfohlen, einen spezifisch auf das Bauantragsverfahren aktualisierten schalltechnischen Bericht zu fordern. Dies könne im Städtebaulichen Vertrag vereinbart werden.

Radar

Ziviles Luftrecht / zivile Radaranlage

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E:

Der Anlagenschutz i.S.d. §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist zu berücksichtigen. Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund sind der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen. Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen.

Militärisches Luftrecht / militärische Radaranlage

➤ Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr:

Das Vorhaben berührt und beeinträchtigt die Belange der Bundeswehr, im Speziellen einen angeordneten Schutzbereich und das dazugehörige Interessengebiet der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof.

Die Bundeswehr stimmt dem Vorhaben gemäß Schriftverkehr vom zuletzt 31.08.2018 zwischen der Freien Planungsgruppe Berlin und der Bundeswehr unter folgenden Auflagen zu:

- Die Bauwerke Turm 6 (MK 6) und Turm 7 (MK 7) überschreiten eine Bauhöhe von 91,52 m über NHN nicht.
- Störeinflüsse durch Oberflächenreflexionen werden durch ein geeignetes Fassadendämpfungskonzept vermindert.
- Eine Beteiligung der Bundeswehr ist zwingend im sich anschließenden Bauantragsverfahren zur Auswertung des Fassadendämpfungskonzeptes sicherzustellen.

Altlasten und Grundwasserschutz

➤ Bezirksamt Mitte Umwelt- und Naturschutzamt:

Es wird davon ausgegangen, dass zum Bau der Hochhäuser eine Grundwasserabsenkung notwendig ist.

a) Im Westen des Plangebiets im Bereich des Baugrundstücks Dennewitzstraße 38 befindet sich eine Altlast. Es besteht die Gefahr, dass der Schaden verschleppt wird, wenn der Absenktrichter bis zu diesem Grundstück reicht.

b) Im Osten des Plangebiets bestand eine altlastenrelevante Nutzung auf einem Standort nah am künftigen Baufeld (ca. 50 m). Südlich des Lokschruppens des Technikmuseums war seit 1875 eine Fettgasanstalt der Bahn angesiedelt. Die Fläche ist bisher nicht als Altlastenfläche im Bodenbelastungskataster Berlin erfasst. Ein Verziehen dieser vermuteten Kontamination ist nicht zulässig.

Es wird empfohlen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich der ehemaligen Fettgasanstalt der Betriebswerkstatt der Anhalter Bahn vorzunehmen und eine Grundwassermodellierung zu erstellen, um die Auswirkungen auf den Bebauungsplan zu ermitteln.

Niederschlagswasserrückhaltung / -versickerung

➤ Berliner Wasserbetriebe (BWB):

Versiegelungsgrad / Versickerungsanlagen

Folgende Festsetzungen sollen geprüft werden:

Textliche Festsetzung TF 2.6:

Die festgesetzte GRZ ist mit 0,6 bereits sehr hoch. Die in der textlichen Festsetzung TF 2.6 ermöglichte Überschreitung auf 0,9 durch Nebenanlagen führt zu einer nahezu vollständigen Versiegelung. Ein hoher Nutzungsanspruch ist keine ausreichende Rechtfertigung für eine Überschreitung der nach § 19 Abs. 4 Nr. 3 BauNVO maximalen Grundflächenzahl von 0,8.

Textliche Festsetzung TF 8.2:

Die maximale Überschreitung der GRZ unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 widerspricht der in der Begründung verankerten Absicht, Versickerungsanlagen im Baugebiet zu errichten. Sofern unterhalb der Oberfläche eine GRZ von 1,0 erreicht wird, stehen im Plangebiet keine „nicht unterbauten Flächen“ mehr zur Verfügung, um die textliche Festsetzung TF 8.2 (272 m² der nicht unterbauten Grundstücksfläche sind gärtnerisch anzulegen) umzusetzen.

Die textlichen Festsetzungen TF 2.6 und TF 8.2 widersprechen sich.

Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau

Es soll geprüft werden, ob im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können. Dies gilt insbesondere für die private Straßenverkehrsfläche.

Dachbegrünung

Die in der textlichen Festsetzung TF 9.4 festgesetzten 15% Dachbegrünung sind ein zu geringer Ausgleich. Als Ausgleich solle die Dachfläche des zweigeschossigen Zwischenbaus im Baufeld MK 6 vollständig begrünt werden. Die hohe Versiegelung des Baugebietes könnte hierdurch etwas ausgeglichen werden und ein wichtiger Beitrag zur Klimaanpassung des Plangebiets verankert werden.

Gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation

Nicht zutreffend ist die Aussage unter Punkt 7.3.4 des Gutachtens „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“, dass durch die gedrosselte Ableitung von Niederschlagswasser aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans keine Verstärkung der Über-

läufe aus der Mischwasserkanalisation verursacht wird. Richtig ist, dass jede zusätzliche Einleitung von Regenwasser bei Starkregen Überläufe der Mischwasserkanalisation ins Gewässer verstärkt.

➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:

Einleitung in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums befinden sich zwei Teiche, die bedingt durch die ausbleibenden langfristigen Regenereignisse an Frischwasserzulaufmangel leiden. Es wird empfohlen, hier eine Möglichkeit der Teileinleitung der Niederschläge von den Dachflächen der Urbanen Mitte in die Teiche des Deutschen Technikmuseums zu überprüfen.

Naturschutz, Landschaftsplanung, Freiraumplanung/ Stadtgrün

➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt:

Ausgleichsmaßnahmen

Die in der Begründung aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen/ Zahlungen im Volkspark Friedrichshain sind im Städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Vogelschutz / Vogelschlag

Zur Vermeidung von Vogelschlag sind geeignete Maßnahmen in den Bebauungsplan aufzunehmen, bzw. im Städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Gestaltung / Orts- und Landschaftsbild

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B und III C:

Das historische Stellwerk „Plw“ wird durch den Gebäudeneubau (Turm 6 (MK 6) mit 49 m ü. Gelände und Turm 7 (MK 7) mit 25 m ü. Gelände) in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst. Es ist zu prüfen, ob die Fassadengestaltung abgestimmt auf das Orts- und Landschaftsbild ausgeführt werden kann (vgl. § 1 Abs. 6 Satz 1 Nr. 5 BauGB).

Werbung von Einzelhandelsbetrieben in unmittelbarer Sichtbeziehung zu den öffentlichen Erholungsflächen soll ausgeschlossen werden, um das Orts- und Stadtbild nicht nachteilig zu beeinflussen.

Auswirkungen

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen – S-Bahntunnel S1/S2/S25

➤ Eisenbahn-Bundesamt:

Gegen den Entwurf des Bebauungsplanes bestehen keine Bedenken.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Deutsche Bahn zu prüfen ist, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des S-Bahn-Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht.

➤ Deutsche Bahn:

Es wird gefordert, dass die gewidmeten Bahnanlagen des S-Bahntunnels dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden. Der Bebauungsplan überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der Deutschen Bahn Netz AG verläuft. In diesen Bereichen wäre die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 befand sich dort keine öffentliche Straße, die Infrastruktur wäre dementsprechend errichtet worden.

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen – U-Bahnviadukt

➤ BVG:

Die Erschließung des Plangebietes ist sowohl während der Bauzeit als auch danach maßgeblich über die Trebbiner Straße zu realisieren. Sollten Erschließungsmaßnahmen aus nördlicher Richtung (aus Richtung der verlängerten Schöneberger Straße) zwingend erforderlich sein, sind Belange der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben vor Beginn der Maßnahme abzustimmen.

Maßnahmen, die zur Veränderung des Grundwasserspiegels im Bereich der U-Bahnanlagen führen, sind im Vorfeld der Maßnahme hinsichtlich der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben abzustimmen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

➤ Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg Stadtentwicklungsamt:

Verschattung / bedrängende Wirkung

Die Auswirkungen auf die direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, die im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen liegen, sind nicht ausreichend gewürdigt.

Die geplante Bebauung wirkt sich negativ auf den „Park am Gleisdreieck - Westpark“ aus. Hierzu gehören Verschattungen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme. Die Qualitätsverluste wirken sich auf den Grünzug in seiner Gesamtheit aus.

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III B und III C:

Müll

Eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage ist zu vermeiden.

Zum Schutz der Umwelt ist zu prüfen, welche Möglichkeiten es zur Abfallvermeidung und zum nachhaltigen und sachgerechten Umgang mit Abfällen gibt.

Konkurrenz Gastronomie

Im konkretisierten Nutzungskonzept und Einzelhandelsgutachten 2a vom 14.09.18 ist die gastronomische Infrastruktur im Park am Gleisdreieck nicht genügend berücksichtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass auf ein ausgewogenes Angebot zu achten ist.

Frequenzerhöhung

Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass 20 % des prognostizierten Gesamtverkehrs durch die geplanten Nutzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erzeugt wird. Dies ist insbesondere für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) unter Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs innerhalb der gesamten angrenzenden Parkanlage darzustellen und zu überprüfen.

Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken*Berücksichtigung bestehender Richtfunkstrecken*

Der Vorhabenträger soll bei Vorhandensein von Richtfunkstrecken Dritter zur Bereitstellung entsprechender Flächen und Anschlüsse für Repeateranlagen etc. Dritter auf dem Dach verpflichtet werden. (Ein Repeater ist ein Signalverstärker oder –aufbereiter zur Vergrößerung der Reichweite eines Signals.) Es wird um eine entsprechende Regelung im Städtebaulichen Vertrag gebeten. (➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Umwelt- und Naturschutzamt)

Auswirkungen auf bestehende Leitungsnetze

➤ Vodafone:

Im Tunnel der S-Bahnstrecke S1/S2/S25 liegen Kabel von Vodafone. Vodafone geht davon aus, dass ihre Kabel durch den Bau von Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7) nicht betroffen sind.

Die Planung greift in die Trassenführung der Deutschen Bahn ein. Die Umverlegung der Kabelanlagen von Vodafone kann nur zusammen mit bzw. nach der Umverlegung der Trasse der Deutschen Bahn erfolgen, da die Kabel nur in der Trasse mitverlegt wurden.

Technische Infrastruktur

➤ Berliner Wasserbetriebe:

Trinkwasserversorgung

Die äußere Erschließung des Standortes bezüglich der Trinkwasserversorgung (MK 6 und MK 7) kann nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen, wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße umgesetzt wird und für diesen Abschnitt eine Trassenoption vorgemerkt ist. Es wäre sinnvoll, die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sowie VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und deren Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten. Gebäude im hinteren Teil des Bebauungsplangebietes können nur bei leitungsrechtlicher Sicherung der Anlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) versorgt werden.

Brand- und Katastrophenschutz Eisenbahntunnel

➤ Berliner Feuerwehr:

Verlegung von Rettungsplatzzufahrten

Die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße soll als Privatstraße festgesetzt werden und u.a. der neuen Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Rettungsplatzes Süd dienen. Mit dieser Festsetzung werden die Voraussetzungen zur Umsetzung des „Konzepts zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ geschaffen.

Die Berliner Feuerwehr, Direktion West zuständig für Verkehrsanlagen, stimmt der Planung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten sowie den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu:

Im Rahmen der Weiterführung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) ist die neue Rettungsplatzzufahrt über eine gesonderte Planfeststellung zur Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ und die Verfügbarkeit zusätzlich über eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

Fachplanungsvorbehalt / Festsetzungen über gewidmeten unterirdischen Bahnflächen

➤ Deutsche Bahn:

Der Bebauungsplan wird mit folgender Begründung abgelehnt:

- Durch die Bauphase als auch durch die spätere Betriebsphase würde die Infrastruktur der Deutschen Bahn (Berlin Hauptbahnhof, Nord-Süd-Fernbahntunnel, S1/S2/S25-Tunnel) in ihrem Bestand gefährdet werden.
- Der Bebauungsplan verstoße gegen § 38 BauGB, in dem der Fachplanungsvorbehalt geregelt ist.
- Die Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ müsse geändert werden, was weitere Auswirkungen hätte.

- Der S1/S2/S25-Tunnel ist nicht für regelmäßige Überfahrten ausgelegt.

Änderung der Planfeststellung

Der Bebauungsplan setzt voraus, dass die Deutsche Bahn eine Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Die Rettungswege zum Rettungsplatz Süd (Tunnelportal Süd) und zum Rettungsplatz Mitte (Park am Gleisdreieck) des Fernbahntunnels sollen zur Realisierung des Bebauungsplans verlegt werden. Hierin läge ein Verstoß gegen § 38 BauGB (Fachplanungsvorbehalt).

Bei einer Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ wäre das heute geltende Regelwerk der Technik (EBA-Richtlinien zum Brand- und Katastrophenschutz) zwingend anzuwenden. Damit würde der Bestandsschutz der Planfeststellung aus dem Jahr 1995 für alle betroffenen Bauwerke entfallen. Dies wiederum hätte Auswirkungen auf das bestehende Rettungskonzept des Berliner Hauptbahnhofs und der angeschlossenen Nord-Süd-Verbindung. Demnach wäre sowohl der Rettungsplatz Mitte, als auch der Rettungsplatz Süd zu vergrößern. Die Deutsche Bahn ist unter keinen Umständen bereit, im Wege der Planänderung auf den Bestandsschutz des Berliner Hauptbahnhofs/ der Nord-Süd-Verbindung zu verzichten.

Festsetzungen über dem S1/S2/S25-Tunnel

Der Bebauungsplan überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der Deutschen Bahn verläuft. In diesen Bereichen (Anbindung Trebbiner Straße und im NW von Turm 6 (MK 6)) wäre die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 lag dort keine öffentliche Straße.

Die Deutsche Bahn fordert, dass die gewidmeten Bahnanlagen dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden.

7.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Geltungsbereich / Flurstücke

Nach abgeschlossener Flurstücksteilung wird das Kapitel „Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse“ der Begründung folgendermaßen geändert:

„Das Plangebiet mit einer Größe von ca. 7.940 m² liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 6 und umfasst folgende Flurstücke: 3412, 3498, 3501, 3504“.

Übergeordnete Planung

Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) / Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

In der Begründung wird der aktuelle Stand zum Landesentwicklungsplan dargestellt. Der LEP HR ist am 01.07.2019 in Kraft getreten.

Flächennutzungsplan Berlin

Der Stand des Flächennutzungsplans Berlin wird in der Begründung aktualisiert.

Flächennutzungsplan Berlin - Entwickelbarkeit

Die Anmerkungen, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan Berlin übereinstimmt, sind nicht zutreffend.

Die geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche.

An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt. Übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan Berlin grenzen auch im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, nämlich der Ostpark.

Art der baulichen Nutzung

Kultur

Es ist vorgesehen, im Rahmen der geplanten Nutzungsmischung in der 'Urbanen Mitte' vor allem in den beiden unteren Geschossen auch kulturelle Angebote unterzubringen. Die genaue Nutzungsstruktur ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern den nachfolgenden konkretisierenden Planungs- und Konzeptebenen vorbehalten.

Abstandsflächen

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Abstandsflächen von Turm 6 (MK 6) auf dem Grundstück der STATION Berlin und dem Deutschen Technikmuseum

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde ein Teil der Abstandsflächen von Turm 6 (MK 6) (OK 49 m ü. Gelände / 15 Geschosse) sowohl auf das Grundstück der STATION Berlin als auch auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums fallen. Abstandsflächen sind gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 BauO Bln auf dem eigenen Grundstück unterzubringen.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: „Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden.“ Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau solche ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Damit verbunden sind geringere Abstandsflächen, so dass keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke (dem Grundstück der STATION Berlin oder des Deutschen Technikmuseums) fallen. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (Baukörperfestsetzung) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Voraussetzungen für die ausdrückliche Festsetzung mit geringeren Abstandsflächen

Voraussetzung für die ausdrücklichen Festsetzungen, aus denen geringere Abstandsflächen resultieren, ist eine umfassende Abwägung. Eine Zustimmung der Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung ist dazu wünschenswert, aber nicht erforderlich.

▪ Abwägung

In der Begründung wird die bisherige Abwägung insbesondere der Belange der Projektträgerin und der Belange der Nachbarn untereinander sowie der Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts ergänzt und vertieft.

▪ Zustimmung der Nachbarn als Bestandteil der Abwägung

Als ein Nachweis zur Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange dient auch die vertraglich gesicherte Zustimmung des Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln. Die STATION Berlin und die BIM Berliner Immobilienmanagement, die für das Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin als Grundstückseigentümerin das Grundstück des Deutschen Technikmuseums verwaltet, haben ihre Zustimmung im Rahmen von geschlossenen Nachbarschaftsvereinbarung erteilt.

VerkehrVerkehrsprognose

In der Verkehrsuntersuchung wurde die Prognose 2030 berücksichtigt. Das wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IVA am 20.04.2018 bestätigt.

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Die Hinweise zur verkehrlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurden berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst. Es wurden die nun aktuell vorliegenden technischen Unterlagen zugrunde gelegt.

In einer zweiten Stellungnahme werden die Aussagen des überarbeiteten Verkehrsgutachtens sowie die darin aufgeführten Anforderungen an die Signalanlagen (Freigabezeitverteilung zugunsten der Nebenrichtung unter Berücksichtigung der Koordinierungsbedingungen) von der Verkehrslenkung Berlin bestätigt. Die technische Anpassung der Signalanlagen und die dafür erforderliche Planung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Die pauschale Aussage, dass der Vorhabenträger die Anpassung zu finanzieren habe, ist für den Bebauungsplan nicht zutreffend. Denn die erforderliche Anpassung der Lichtsignalanlagen wird nicht allein durch den Verkehr der 'Urbanen Mitte' verursacht. Das in der Verkehrsuntersuchung angesetzte Verkehrsmengengerüst bezieht sich auf einen (theoretischen) Zustand, der frühestens in 5 bis 10 Jahren eintreten kann. Aufgrund der zentralen Lage und Dichte des anliegenden Straßennetzes ist eine Vielzahl an Szenarien der räumlichen Verkehrsverteilung möglich. Des Weiteren gibt es mehrere Bauvorhaben im Umfeld der Knotenpunkte, die ebenso zusätzlichen Verkehr erzeugen können / werden. Eine Zuordnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ als alleiniger „Verursacher“ ist daher nicht möglich.

Stellplätze*Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl*

Die Ermittlung und der Nachweis tatsächlich notwendiger Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf der Grundlage der AV Stellplätze erfolgt erst im Bauantrag. Zur Lage der Stellplätze heißt es in § 49 Abs. 1 Satz 4 BauO Bln: „Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist.“

Es wird als problematisch angesehen, wenn bei Neubauvorhaben dieser Größenordnung erforderliche Behindertenstellplätze nicht auf dem Baugrundstück selbst nachgewiesen werden. Da für eine Regelung im Bebauungsplan die Rechtsgrundlage fehlt, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag dazu, dass die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst hergestellt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Es ist richtig, dass in den AV Stellplätze von 2007 keine Möglichkeit zur Reduzierung der erforderlichen Fahrradstellplätze aufgrund eines Verbundeffektes dargestellt wird.

Die AV Stellplätze von 2007 sind mit Ablauf des Jahres 2012 außer Kraft getreten, werden aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet. Die Ausführungsvorschriften sollen die Berliner Bauordnung ergänzen, in der es in § 49 Abs. 2 BauO Bln heißt: „Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, sind Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen.“ Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen Wertungsspielräume zur „ausreichenden Anzahl“. Die Berücksichtigung

des Verbundeffektes wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Feuerwehrumfahrt STATION Berlin

Zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der STATION Berlin Grundbesitz Gesellschaft wurde 2018 eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der Regelungen zur Verlegung der Flucht- und Rettungswege und deren dauerhafter Sicherung vereinbart wurden.

Baulogistik

Baulogistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten. Im Rahmen der Projektentwicklung hat die Projektträgerin ein Konzept zu den Grundzügen der Baulogistik erstellen lassen, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Gegenstand ist jedoch die einzige verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße. Auch die baulogistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen. Das konkrete Konzept zur Baulogistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet.

In der Bauphase soll die Baustelle von den Wegen für die Öffentlichkeit getrennt und es sollen alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Im Plangebiet liegen keine bereits vorhandenen öffentlichen Geh- und Radwege. Der Radfernweg grenzt westlich an das Plangebiet an. Über den Radfernweg wird kein Lieferverkehr oder sonstiger motorisierter Verkehr laufen. Die Verkehrssicherungspflicht für den Radfernweg liegt beim Land Berlin.

ÖPNV / Haltestellen

ÖPNV-Erschließungsstandard / zusätzlicher südlicher Zugang zum U-Bahnhof

Die Analyse und Bewertung des Erschließungsstandards in Bezug zu den einzelnen bestehenden und geplanten Haltestellen wird ergänzt. Auch der S- und U-Bahnhof „Yorckstraße“ wird ergänzt.

Damit das Plangebiet, insbesondere das Kerngebiet MK 7, gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Süden des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ angestrebt. Wie im Nahverkehrsplan dargelegt, werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt, erfüllt. Die Zuständigkeit liegt also beim Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) und nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden mit der BVG, dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde sowie der technischen Aufsichtsbehörde bereits erste positive Abstimmungen geführt. Auf einem Abstimmungstermin mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenUVK den neuen Bahnhofszugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde.

Rad- und Fußwege zu den Bahnhofszugängen

Für die 'Urbane Mitte' insgesamt wurde ein Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer entwickelt, das die Anbindung der ÖPNV-Zugänge berücksichtigt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen zwar keine Bahnhöfe, aber die Erreichbarkeit insbesondere des bestehenden U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist für die ÖPNV-Erschließung relevant. Entsprechende Gehrechte für die Allgemeinheit sind bereits Bestandteil der Planung.

Zur Erschließung der übrigen Bahnflächen

Die Deutsche Bahn wird von der Projektträgerin über die Projektentwicklung informiert, alle bekannten Belange der Bahn wurden berücksichtigt. Die Deutsche Bahn wurde mehrfach im Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Anforderungen der Deutschen Bahn

- S-Bahntunnel - Abstand vom Tunnelbauwerk

Die Lage der Außenkanten des S-Bahntunnels im Bereich der geplanten Bebauung wurde durch Schürfvormessungen genau ermittelt. Durch Festsetzungen wird geregelt, dass die von der Deutschen Bahn geforderten horizontalen und vertikalen Abstände vom S-Bahntunnel eingehalten werden.

- S-Bahntunnel - Überfahrbarkeit / Tragfähigkeit

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überführungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit der S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überführung zugestimmt.

- S-Bahntunnel - Nachbarschaftsvereinbarung

In einer Nachbarschaftsvereinbarung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn wurden Restrisiken abgesichert und die UME hat die Haftung für mögliche Auswirkungen/ Schäden auf den S-Bahntunnel erklärt.

Planung der S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt

Die Neubaustrecke der S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt liegt außerhalb des Plangebiets. Auch für die Baulogistik der S-Bahnstrecke S 21 soll nicht die geplante private Trebbiner Straße, sondern der nördliche Anschlusspunkt der 'Urbanen Mitte' an der Schöneberger / Luckenwalder Straße (und damit außerhalb des Plangebiets) genutzt werden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IVC hat in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S 21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen mit der Deutschen Bahn abzustimmen sei. Vor Abschluss dieser Abstimmung könne keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden. Diese Begründung kann nicht anerkannt werden, da die S-Bahnstrecke S 21, 3. Bauabschnitt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die Verweigerung der Zustimmung von daher gegenstandslos ist.

Geplanter S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“

Der geplante S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ ist Bestandteil des in der Begründung dargestellten Ausschnitts aus dem Flächennutzungsplan Berlin. Die Forderung, den Bahnhof nachzutragen, ist daher ohne Relevanz. Die Planung des S1/S2/S25-Bahnhofs „Trebbiner Straße“ wird in der Begründung im Kapitel „Verkehrerschließung“ ergänzt.

Der Bahnstandsstandort soll in der öffentlichen Trebbiner Straße liegen, ist aber noch nicht genau verortet, sondern von weiteren Untersuchungen abhängig.

Umsteigewege Bahnhöfe „Gleisdreieck“ und „Trebbiner Straße“

Zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ sowie dem U-Bahnhof und dem geplanten Bahnhof der S-Bahnstrecke S 21 „Gleisdreieck“ sind Wegeverbindungen sowohl über bestehende öffentliche Straßen, als auch durch das Plangebiet der 'Urbanen Mitte' möglich. Die Wegeverbindungen im Plangebiet sind bereits Bestandteil der Planung und sollen als mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastende Flächen festgesetzt werden, teilweise auch mit einem Radfahrrecht für die Allgemeinheit.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bezeichnet diese Wegeverbindungen als Umwege. Allerdings ist unklar, welche Wegeverbindung von Senatsverwaltung konzeptionell angestrebt wird. Eine direkte Verbindung zwischen dem U-Bahnhof „Gleisdreieck“ und dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof „Trebbiner Straße“ würde über das Grundstück der STATION Berlin laufen und ist daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Schall / Lärmschutz

Gewerbelärm

Beurteilungsgrundlage Gewerbelärm STATION

Die schalltechnische Beurteilung der Erweiterung der STATION durch Halle 8 (Bericht der ‚Müller-BBM‘ M101995/02 v. 02.07.2014) war dem Schallgutachtenden ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) vom 03.08.2017 nicht bekannt. Sie war zum Zeitpunkt der Recherchen im Bauaktenarchiv des Bezirksamtes nicht in der Bauakte enthalten. Auch in der Anfang 2018 durchgeführten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erfolgte dazu kein Hinweis. Ein Vergleich der Ansätze im Bericht der ‚Müller-BBM‘ mit den in der schalltechnischen Untersuchung gewählten Ansätzen für die Schallemissionen der Halle 8 (STATION) zeigt, dass die Schallabstrahlung über die Außenbauteile im Gutachten von ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ konservativ (d.h. tendenziell überschätzend) berücksichtigt wurde.

In einer Abbildung der schalltechnischen Untersuchung wird die Schallabstrahlung über das Dach der Halle 8 (STATION) mit „Dach als Quelle“ dargestellt. Die als „Außenflächenquellen“ bezeichneten Flächen repräsentieren die Oberlichter der Halle 8 (STATION) als Schallquellen. Auch die Schallabstrahlung über die Fassaden der Halle 8 (STATION) – insbesondere die Pfosten-Riegel-Konstruktion der Südfassade – wurde in den Berechnungen berücksichtigt.

Die durch die Halle 8 (STATION) erzeugten Schallemissionen wurden nach Angaben des Schallgutachtenden in Analogie zur Halle 7.1 (STATION) bezüglich der Schalldämm-Maße der Außenbauteile mit einem Innenpegel von 95 dB(A) berechnet.

In der schalltechnischen Untersuchung von ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ wurden – wie auch in den schalltechnischen Untersuchungen der ‚Müller-BBM‘ - die A-bewerteten Innenpegel in Kombination mit dem von der ‚Müller-BBM‘ verwendeten „Referenzspektrum Disko“ verwendet. Alle Berechnungen erfolgten in Oktavbändern auf der Grundlage des Referenzspektrums, sodass sich die C-Bewertung der Emissionspegel erübrigt. Aus den oktavbandbezogenen Innenpegeln wurden über die in Oktavbändern vorliegenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile die oktavbandbezogenen Schallleistungspegel der schallabstrahlenden Außenflächen der Veranstaltungshallen berechnet. Insofern wurden die Berechnungen so durchgeführt, dass der tieffrequente Anteil der Geräusche fachlich richtig und hinreichend Berücksichtigung fand.

Gewerbelärm STATION - Bewertung tieffrequente Geräusche

Wie die gesonderten Berechnungen von 'ALB Akustik-Labor Berlin' zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten.

Damit hat 'ALB Akustik-Labor Berlin' die sichere Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 45680 aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen der STATION an allen Immissionsorten bestätigt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Gewerbelärm STATION - Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8

Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8 der Veranstaltungsstätte STATION setzen eine Querung entweder des Bebauungsplangebiets VI-140cab (Süd) oder des Bebauungsplangebiets VI-140caa (Nord) und damit des Eigentums des Vorhabenträgers voraus; vor diesem Hintergrund haben die STATION und der Vorhabenträger eine Nachbarschaftsvereinbarung getroffen und dort die Zahl der zulässigen Überfahrten begrenzt und geregelt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Fachgutachtens wurden Berechnungen zu den zu erwartenden Schallleistungspegeln des Anlieferbereichs der Halle 8 (STATION) und den dadurch verursachten Beurteilungspegeln im Plangebiet durchgeführt. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel durch die Liefer- und Ladetätigkeiten auf der Fläche südlich der Halle 8 die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten. Damit sind keine Festsetzungen erforderlich.

Gewerbelärm STATION - Ergebnis / Bewertung

Die relativ geringfügige Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts um maximal 1,5 dB(A) (maximaler Beurteilungspegel 46,5 dB(A)) in Teilbereichen der nordwestlichen und nordöstlichen Fassaden des geplanten Gebäudes Turm 6 (MK 6) wird nach Auffassung des Schallgutachtenden in Anbetracht des ohnehin bestehenden hohen Verkehrslärmpegels und des sehr konservativ gewählten Ansatzes für den Innenpegel in den Veranstaltungshallen der STATION als hinnehmbar angesehen. Diese Auffassung wird von der zuständigen Senatsverwaltung IC geteilt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Festsetzung zu Betriebswohnungen

Die schalltechnische Untersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass kein Erfordernis besteht, die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und/oder von Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben auszuschließen. Gemäß der textlichen Festsetzung TF 1.6 sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig, d.h. die Genehmigung solcher Wohnungen bedarf im Baugenehmigungsverfahren einer Einzelfallprüfung. Dies dient gerade der Berücksichtigung der schalltechnischen Anforderungen. Ein vollständiger Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter würde dagegen die Wahrung der Gebietstypologie eines Kerngebiets gefährden.

Ausweitung der textlichen Festsetzung TF 8.2 zu Verkehrslärm auf Gewerbelärm

Die textliche Festsetzung TF 7.2 zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen bezieht sich ausschließlich auf den Verkehrslärm (s. hierzu auch Nr. VI.8 im „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017“). Eine Ausweitung der Festsetzung auf Gewerbelärm ist nicht zulässig, da sich die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf Immissionsorte außen vor dem geöffneten Fenster beziehen.

STATION - Ausnahmegenehmigungen

Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Projektträgerin müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann“-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln.

Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschimmissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.

STATION – Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen

Die Untersuchungen von ‚Müller-BBM‘ (Ingenieurgesellschaft) bilden die Grundlage für die Baugenehmigung der STATION. Die STATION hat ein Anrecht auf die Ausübung der in dieser Baugenehmigung genehmigten Nutzungen und auf die mit ihrem Grundstück verbundenen berechtigten Entwicklungsinteressen, wobei diese Interessen wiederum ihre Schranken in den umgebenden – insbesondere nördlich gelegenen – (Wohn-)Nutzungen und in der Festsetzung als beschränktes Arbeitsgebiet im Baunutzungsplan für Berlin von 1960 finden.

‘ALB Akustik-Labor Berlin‘ beurteilt die Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen der STATION wie folgt:

Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION durch die Bestandsituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION.

Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan für Berlin von 1960 von Berlin planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig "Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können". Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die oben (im vorherigen Absatz) genannten Begrenzungen der Geräuschimmissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zulässig.

Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung von ‘ALB Akustik-Labor Berlin‘ wurde auf Grundlage der Hinweise mit Stand vom 08.11.2019 überarbeitet.

Forderung nach einem gesonderten schalltechnischen Bericht

Die schalltechnischen Belange, die Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan sind, sind in der schalltechnischen Untersuchung umfassend dargestellt. Mit dem Bauantrag wird jeweils der schalltechnische Nachweis erbracht, der für die Erteilung der Baugenehmigung auf Grundlage des Bebauungsplans und weiterer rechtlicher Bestimmungen erforderlich ist. Es

wird kein Erfordernis gesehen, dazu einen gesonderten schalltechnischen Bericht erarbeiten zu lassen. Eine Aufnahme in den Städtebaulichen Vertrag ist damit nicht erforderlich.

Radar

Ziviles Luftrecht / zivile Radaranlagen

In der Begründung ist die Berücksichtigung des Hindernisrechts, des Anlagenschutzes und der Fassadendämpfung bereits dargestellt.

Militärisches Luftrecht / militärische Radaranlage

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist im Bauantragsverfahren zum Fassadendämpfungskonzept zu beteiligen.

Altlasten und Grundwasserschutz

Das Verziehen von Altlasten im näheren Umfeld der 'Urbanen Mitte' soll mit folgenden Maßnahmen verhindert werden:

Der Bau der Untergeschosse soll im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen und laut gutachterlicher Aussage auch keine Gefahr für die Verfrachtung von Grundwasserschäden bedeuten. Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten.

Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38

Für die 'Urbane Mitte' ist eine Bauausführung vorgesehen, durch die kein Absenktrichter entsteht. Damit ist ein Verschleppen der in ca. 200 m westlicher Richtung befindlichen Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38 laut gutachterlicher Aussage ausgeschlossen. Darüber hinaus liegen westlich des Projektgebiets 'Urbane Mitte' die mit einem Durchmesser/einer Höhe von ca. 10 m hergestellten Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahnverbindung, die zusätzlich eine absperrende Wirkung haben. Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten.

Altlastenverdacht für den historischen Standort der Fettgasanstalt auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Zum einen wird bei der vorgesehenen Bauausführung kein Risiko für das Verschleppen einer Altlast gesehen, zum anderen wird der Altlastenverdacht durch die durchgeführten Altlasten-, Boden- und Grundwasseruntersuchungen nicht bestätigt.

Wasserrechtliches Genehmigungsverfahren

Im Übrigen müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IID beantragt werden (Antrag auf Vorprüfung einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung und Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis). Damit ist gesichert, dass entsprechende Belange während der Bauphase Berücksichtigung finden. Diese Klärung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Niederschlagswasserrückhaltung / -versickerung –

Versiegelungsgrad / Versickerungsanlagen

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist in Kerngebieten (und nur in Kerngebieten) eine GRZ von 1,0 als Obergrenze zulässig. Die im Bebauungsplan festgesetzte GRZ von 0,6 liegt damit im mittleren Bereich.

In der textlichen Festsetzung TF 2.6 wird geregelt, dass die GRZ durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden darf. Diese Festsetzung bewegt sich in dem durch § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenem Rahmen.

Bei der in der Stellungnahme benannten GRZ handelt es sich um die Überschreitungsmöglichkeit gemäß § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO. Bei der Ermittlung für den Bebauungsplan wurde berücksichtigt, dass ggf. auch die Versickerungsanlagen in diese GRZ einzurechnen sind.

Im Plangebiet ist gemäß der textlichen Festsetzung 8.2 zwingend eine Fläche von 272 m² mit Bodenanschluss zu bepflanzen.

Das Kerngebiet hat eine Größe von 5.780 m². Werden von dieser Fläche die 272 m² nicht unterbaubare Grundstücksfläche abgezogen und ansonsten eine vollständige Nutzbarkeit durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO angenommen, ergibt sich eine GRZ von 0,95. Dieser Wert wurde auf eine Dezimalstelle aufgerundet und daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Die GRZ von 1,0 der textlichen Festsetzung 2.6 ist insoweit als gerundete Obergrenze für die überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, ohne dass damit eine Pflicht verbunden wäre, diese voll auszuschöpfen.

In der erneuten Behördenbeteiligung wurde angemerkt, dass zwischen der Überschreitungsmöglichkeit bis zu einer GRZ von 1,0 und der textlichen Festsetzung 8.2 (TF 8.2) ein Widerspruch gesehen wird. Die textlichen Festsetzungen 2.6 und 8.2 widersprechen sich daher nicht, denn sie sind parallel umsetzbar. Zwischen ihnen besteht kein unauflöslicher Widerspruch. Vielmehr ergibt sich aus dem Zusammenspiel der beiden Festsetzungen und der zugehörigen Begründungen, dass beide Festsetzungen kumulativ gelten, wobei die textliche Festsetzung 8.2 vorrangig zu erfüllen ist.

Die textliche Festsetzung TF 2.6 wird nicht geändert.

Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau

Die Prüfung, ob Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können, ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Dachbegrünung

Der Anregung, einen höheren Anteil an Dachbegrünung festzusetzen, wird nicht gefolgt. Gemäß Konzept für die 'Urbane Mitte' kann die Dachfläche des Sockelbaus unterschiedliche Funktionen und Nutzungen übernehmen. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird entsprechend eine flexible Nutzbarkeit ermöglicht und daher kein verpflichtend höherer Anteil an Dachbegrünung festgesetzt werden. Es ist jedoch zulässig, im Rahmen der weiteren Planung den Dachbegrünungsanteil zu erhöhen.

Einleitung in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Die Einleitung von Regenwasser in die Teiche des Deutschen Technikmuseums kann als ergänzende Lösung zu einer dauerhaft angelegten gedrosselten Einleitung z.B. in die Mischwasserkanalisation geprüft werden.

Das konkrete Niederschlagswasserentsorgungskonzept ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Naturschutz, Landschaftsplanung, Freiraumplanung / Stadtgrün

Ausgleichsmaßnahmen

Es ist bereits vorgesehen, die zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Finanzierung der Maßnahmen im Städtebaulichen Vertrag zu regeln, vgl. auch Kapitel A III 3.16.1 „Städte-

baulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“.

Vogelschutz / Vogelschlag

Von einer Ornithologin wurde im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme dargestellt, welche Maßnahmen zum Schutz vor Vogelschlag für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte' in Frage kommen könnten. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, diese Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und mit der zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen.

Gestaltung / Orts- und Landschaftsbild

Die Einschätzung, dass das historische Stellwerk durch die Neubauten (Turm 6 (MK 6) und 7 (MK 7)) in der 'Urbanen Mitte' in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst wird, wird nicht geteilt. Es wird als positive Entwicklung angesehen, dass das Stellwerk in eine viel zentralere und attraktivere Lage rückt. Der am nächsten liegende Turm 7 (MK 7) hat nur eine Höhe von 25 m ü. Gelände. Hier wurde mit einer deutlichen Höhenabstufung auf den Übergang zum Ostpark reagiert.

Die Fassadengestaltung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern der sich anschließenden Ausführungsplanung.

Werbeanlagen werden nicht pauschal ausgeschlossen. Die Grundsätze zur Zulässigkeit und Gestaltung von Werbeanlagen werden in einer Anlage zum Städtebaulichen Vertrag geregelt, die von dem Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst (Sieger des städtebaulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte') erarbeitet wurde. Die pauschale Aussage, dass durch Werbung das Orts- und Stadtbild negativ beeinflusst und der Erholungswert des Parks reduziert werde, wird nicht geteilt.

Auswirkungen

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - S-Bahntunnel S1/S2/S25

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überführungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überführung zugestimmt.

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - U-Bahnviadukt

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen keine Anlagen der U-Bahn.

In der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der BVG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft wird in § 4 geregelt, „dass im Falle einer Wasserhaltung im 'Trog' für die Baufelder 6 (MK 6) und 7 (MK 7) kein Gefährdungspotenzial für die BVG-Einrichtungen besteht und insoweit die Zustimmung der BVG nicht erforderlich ist.“

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Verschattung

Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt, das detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen beinhaltet. Das Ergebnis ist in der Begründung im Kapitel A III 4.5.2 „Verschattung des Parks am Gleisdreieck“ dargestellt. Die geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und sehr selten verschattet.

Bedrängende Wirkung

Es soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) festgesetzt werden.

Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu erhalten. Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 (MK 6)

und 7 (MK 7), insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 (MK 7) bedrängt wird, wird nicht geteilt.

Müll

Die Ansicht, dass eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage zu vermeiden ist, wird geteilt. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Konkurrenz Gastronomie

Dem Nutzungskonzept kann entnommen werden, dass -vor allem im Erdgeschoss- auch Gastronomie vorgesehen ist. Hier sollen vielfältige bedarfs- und nachfragegerechte gastronomische Angebote gemacht werden. Die 'Urbane Mitte' versteht sich als Ergänzung zu den Angeboten im Park und nicht als Konkurrenz. Alleine durch die unterschiedliche Lage (grüner Park oder städtisches Quartier) werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen.

Frequenzerhöhung

Im Verkehrsgutachten werden auch Ausführungen zum Fuß- und Radverkehr gemacht. Da die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehen, wird zunächst eine Verkehrsprognose für die gesamte 'Urbane Mitte' (beide B-Pläne) erstellt und die ermittelten Verkehrsmengen dann entsprechend ihres Flächenanteils auf die beiden Bebauungspläne verteilt.

Darüber hinaus wurde eine Frequenzanalyse erarbeitet, in der die Nutzungszunahme des Parks am Gleisdreieck als Folge der städtebaulichen Entwicklung im Plangebiet der 'Urbanen Mitte' bewertet wird. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Nutzungszunahme keine negativen Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck zu erwarten sind.

Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken

Zwischen den bestehenden Richtfunkverbindungen und den geplanten Türmen kommt es laut der Stellungnahmen der Richtfunkbetreiber zu keinen Konflikten.

Berücksichtigung bestehender Richtfunkstrecken

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden auch die Belange der Richtfunkbetreiber abgefragt und ausgewertet. Bei Interessenskonflikten würde die entsprechende Stellungnahme an die Projektträgerin weitergegeben und die Klärung bilateral zwischen der UME und dem Richtfunkbetreiber erfolgen. Es wird kein Erfordernis gesehen, eine pauschale Regelung in den Städtebaulichen Vertrag aufzunehmen.

Auswirkungen auf bestehende Leitungsnetze

Eine ggf. erforderliche Umverlegung von bestehenden Leitungsnetzen erfolgt nur in enger Abstimmung mit den zuständigen Unternehmensträgern. Die Umverlegung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Technische Infrastruktur

Leitungsrecht Trebbiner Straße

Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist eine Grundvoraussetzung zum Nachweis der öffentlichen Erschließung des Baugebiets. Über die Privatstraße erfolgt der verkehrliche Anschluss an das öffentliche Straßennetz und hierüber soll -nach jetzigem Planungsstand- auch die Hauptleitungstrasse zur technischen Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 geführt werden. Ein Konzept zur technischen Erschließung liegt noch nicht vor und ist auch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Die Leitungstrasse soll über folgende zu ergänzende textliche Festsetzung gesichert werden:

TF 6.2 Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Der Hinweis, die Erschließung der Urbanen Mitte zusammengefasst zu betrachten, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist zu beachten, dass die 'Urbane Mitte' unterirdisch durch den bestehenden S-Bahntunnel geteilt wird. Die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll über die Trebbiner Straße erfolgen, während die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140caa (Urbane Mitte Nord) über die Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße vorgesehen ist.

Brand- und Katastrophenschutz Eisenbahntunnel

Verlegung von Rettungsplatzzufahrten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr den Festsetzungen für die verlängerte Trebbiner Straße als zukünftige Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd grundsätzlich zustimmt. Die genannten Bedingungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das „Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ wird um die Ausführungen zur Erschließung während der Bauphase ergänzt.

Die Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist nur für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) erforderlich; für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist dies keine Voraussetzung. Die Planfeststellung kann nur von der Deutschen Bahn beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden. Zwischen der Projektträgerin und der Deutschen Bahn laufen entsprechende Abstimmungen und Vorklärun- gen.

Fachplanungsvorbehalt / Festsetzungen über gewidmeten unterirdischen Bahnflächen

Die Einschätzung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Infrastruktur der Deutschen Bahn in ihrem Bestand gefährdet, wird nicht geteilt.

Die pauschale Behauptung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gegen den § 38 BauGB, d.h. gegen den Fachplanungsvorbehalt verstößt, ist nicht richtig. Denn es gibt Möglichkeiten, Flächen unter Fachplanungsvorbehalt mit anderen Nutzungen zu überlagern. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist der Nachweis der Konfliktfreiheit relevant. Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ angestrebte Ausweisung einer privaten Straßenverkehrsfläche im Norden und eines Kerngebiets im Süden über dem S-Bahntunnel mit der deutlichen Kenntlichmachung der Überlagerung einer gewidmeten unterirdischen Bahnanlage verstößt nicht gegen den Fachplanungsvorbehalt, sondern löste vor allem einen Prüfauftrag aus. Es wurde geprüft, ob durch die Festsetzung Nutzungskonflikte oder Einschränkungen der Bahnanlage entstehen. Unter Berücksichtigung der Prüfkriterien des Eisenbahn-Bundesamts besteht aus Sicht des Plangebers kein Nutzungskonflikt und damit auch kein Verstoß gegen den Fachplanungsvorbehalt.

Änderung der Planfeststellung

Es ist nicht zutreffend, dass zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ erforderlich ist. Im Plangebiet liegen keine Rettungsplatzzufahrten, die verlegt werden müssen.

ten. Eine Änderung der Planfeststellung über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist erst für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) erforderlich.

Daher gibt es auch keine Auswirkungen auf den Bestandsschutz der Bahnanlagen oder auf die Ausgestaltung der Rettungsplätze.

Festsetzungen über dem S1/S2/S25-Tunnel

Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über ihr Tochterunternehmen Vivico Real Estate (bzw. als Nachfolger über die CA Immo) auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck als Bauland verkauft. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 ist die Anbindung des Gebiets an die Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn steht in deutlichem Widerspruch zu diesem von der Vivico mit dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgeschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrag aus dem Jahr 2005.

S-Bahntunnel - Überfahrbarkeit / Tragfähigkeit

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überführungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit der S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überführung zugestimmt.

7.3 Änderung und Ergänzung des Entwurfs zum Bebauungsplan

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde nach Durchführung der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (vgl. Kapitel A V 7.2 „Ergebnis der Auswertung“) im eingeschränkten Umfang geändert und ergänzt. Es wurde in der Begründung insbesondere die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels sowie die vertraglich gesicherte Zustimmung der Deutschen Bahn ergänzt.

Durch die Änderung und Ergänzung des Entwurfs wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt.

8. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 06.08.2020, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 16.12.2020. Insgesamt wurden 19 Stellen beteiligt.

8.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C (Immissionsschutz)

Lärminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden

Die Informationen zum Lärmaktionsplan (Beschluss des Lärmaktionsplans 2019-2023 am 23.06.2020) sollten in der Begründung aktualisiert werden.

In Abhängigkeit von der weiteren Dauer des Verfahrens sollte die Fortschreibung des „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ (voraussichtliches Erscheinen in Q1 2021) verwandt werden.

Verkehrsrgeräusche

In Bezug auf die textliche Festsetzung 7.2 zum passiven Schallschutz bei Verkehrslärm ist das Rundschreiben der zuständigen Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3 / 2020 „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“ zu berücksichtigen.

Luftreinhaltung

Im Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 31.03.2017) wird eine Empfehlung für eine textliche Festsetzung gegeben, da der PM₁₀-Kurzzeitgrenzwert nach der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) an den Gebäuden (=Türmen) 4 und 5 nicht eingehalten wird. Dieser Empfehlung wäre ohne Begründung nicht gefolgt worden.

Anlagenbedingter Lärm

Aus der Sicht des Schutzes vor anlagenbedingten Geräuschen wäre insbesondere die schalltechnische Untersuchung des Akustiklabors Berlin Nr. UMB 16.194.03 P Version 3 vom 28.05.2019 zu betrachten. Hinsichtlich des Freizeitlärms weist der/die Gutachtende Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die Ruhezeiten bei maximaler Nutzung der Beachvolleyballanlage aus und führt dazu aus, dass diese Überschreitungen aufgrund der Nutzungsstruktur zu tolerieren sind. Es wird der Hinweis gegeben, dass es bei einer dargestellten alternativen Ermittlung des Impulszuschlags zu keiner Überschreitung kommen würde.

➤ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin)

Entwässerungsplanung

Die Entwässerungsplanung sollte weiter konkretisiert werden. Hierfür sollte ein Entwässerungskonzept Regenwasser erstellt werden, welches die in Berlin geltenden Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (BReWa-BE) berücksichtigt. Die Anwendung von Methoden der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung wird bevorzugt.

Niederschlagswasserbewirtschaftung

Die Niederschlagswasserbewirtschaftung sollte durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebietes sichergestellt werden. Es wird der Hinweis gegeben, dass eine Einleitung maximal in Höhe des Abflusses zulässig ist, der ohne Versiegelung auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf den für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüssen rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten die geltenden Übergangsregelungen berücksichtigt werden.

➤ **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung)**

Verkehrsgutachten

Es sollte ein Abgleich der SrV-Studie 2018 mit den aktuellen Werten durchgeführt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Verkehrsuntersuchung auf eine veraltete Fassung des Nahverkehrsplans beziehen würde und die Werte der Erschließungsstandards sowie der U-Bahn-Taktzeiten nicht mehr aktuell wären.

S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘

Der im Flächennutzungsplan Berlin hinterlegte S-Bahnhof im bestehenden Nord-Süd-Tunnel trägt den Planungsnamen ‚Trebbiner Straße‘. Das sollte in der Begründung korrigiert werden.

Die Realisierungsmöglichkeit des S-Bahnhofs ‚Trebbiner Straße‘ sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Rad- und Fußweg

Der bestehende Rad- und Fußweg (Wegeverbindung zwischen Trebbiner Straße und Bahnhof Gleisdreieck) sollte als Anbindung des Plangebietes an den U-Bahnhof und vorgesehenen Bahnhof S 21 erhalten bleiben.

Erschütterung

Hinsichtlich des Schutzes vor Erschütterungen sollte die geplante S-Bahn S 21 analog zum Schallschutz (Prognosefall 2 mit S 21 und ‚Urbane Mitte Nord‘) mitberücksichtigt werden.

Neuer Zugang zum U-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘

Ein weiterer Zugang zum U-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘ wird aufgrund der zu erwartenden Nutzungsdichte als wünschenswert erachtet. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstützt die Ergänzung des neuen Zugangs und bittet um Abstimmung und Zusammenarbeit.

➤ **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Sachgebiet Gewässer- und ImmissionsschutzSchalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung wurde hinsichtlich zuvor geäußerter Bedenken geprüft. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die STATION Berlin in der schalltechnischen Untersuchung ausreichend untersucht wurde.

Textliche Festsetzungen 1.6

In der textlichen Festsetzung 1.6 wird geregelt, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig sind. Das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg empfiehlt diese Festsetzung nicht.

STATION Berlin – Ausnahmegenehmigungen

Für die Nutzung der STATION Berlin wird zumindest 18 mal pro Jahr ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Überschreitung der Immissionswerte erwartet. Damit würde bei Anordnung von Wohnungen an der Achse 6a-6b eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte nachts nicht zu erwarten sein.

Textliche Festsetzung 7.2

Die benannte Vorgabe der Begrenzung der Schalldämmmaße für die Aufenthaltsräume mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben und Wohnungen in der textlichen Festsetzung 8.2 wird als nicht ausreichend erachtet, da umfangreiche passive Schallschutzmaßnahmen nur in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung möglich sind. Ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes wäre daher geeigneter.

Sachgebiet Naturschutz und Landschaftsplanung

Artenschutz

Als Maßnahme des Naturschutzes sollte eine textliche Festsetzung aufgenommen werden, die vorschreibt, dass bei der Gestaltung baulicher Anlagen Vogelschlag an Glas weitgehend vermieden wird.

Naturschutz / Landschaftsplanung

Der Bewertung und Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wird zugestimmt.

➤ **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3**

Es bestehen keine Einwendungen zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Regelung zum Fassadendämpfungskonzept im Städtebaulichen Vertrag wird in der vorliegenden Fassung zugestimmt. Die Bundeswehr möchte über das Abwägungsergebnis und das weitere Planverfahren informiert werden.

➤ **Berliner Feuerwehr, Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen**

Es wird darauf hingewiesen, dass das Sachgebiet Verkehrsanlagen der Direktion West für den ÖPNV im Bereich der „Urbane Mitte Süd“ sowie für die Rettungsplätze der Fernbahn zuständig ist. Daher möchte das Sachgebiet informiert werden, sobald die Ausführungsplanung beginnt.

➤ **Berliner Wasserbetriebe (BWB)**

Leitungsbestand

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Trinkwasser- und Entwässerungsanschlussleitungen, welche mit Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanälen der Berliner Wasserbetriebe in der Trebbiner Straße verbunden sind. Die vorhandenen Mischwasserkanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung. Es sind keine Baumaßnahmen geplant.

Dachbegrünung

Die in der textlichen Festsetzung 9.4 festgesetzte Dachbegrünung von 15 % sollte erhöht werden, um möglichst viel Regenwasser im Gebiet zurückzuhalten und zu verdunsten.

Trinkwasserversorgung

Nach Aussagen der Berliner Wasserbetriebe kann die äußere Erschließung nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen. Voraussetzung ist die Umsetzung der geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße sowie die Vormerkung einer Trassenoption.

8.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C (Immissionsschutz)**

Lärminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden

Die Ausführung zum Lärmaktionsplan wurde in der Begründung aktualisiert.

Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor. In der aktualisierten Fassung wird der „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ angewendet.

Verkehrsgeräusche

Die Ausführungen in der Begründung werden an das Rundschreiben der zuständigen Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3/2020 angepasst. Die Festsetzung 8.2 wird entsprechend ersatzlos gestrichen.

Gemäß Rundschreiben ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen dennoch zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können.

Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten entnommen werden. Daraus wird in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

Luftreinhaltung

Das Luftschadstoffgutachten von 2017 bezieht sich auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘, d.h. auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Die gutachterliche Empfehlung für eine textliche Festsetzung betrifft die Gebäude (=Türme) 4 und 5, die nicht im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegen.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vor. Die Ausbreitungsrechnung in diesem Gutachten hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Anlagenbedingter Lärm

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage kommt.

Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC gegebenen Hinweise zum Impulszuschlag für die Beachvolleyballanlage unterstützen das Ergebnis in der schalltechnischen Untersuchung. Auch bei der von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und

Klimaschutz IC vorgeschlagenen Berechnungsform kommt es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage.

Es wird kein Erfordernis gesehen, die schalltechnische Untersuchung zu diesem Thema zu ändern.

➤ **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin)**

Entwässerungsplanung und Niederschlagswasserbewirtschaftung

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Die Regenwasserbewirtschaftung ist auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination

einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt, der fünfjährige Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

➤ **Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung)**

Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten vom 27.03.2019 wurde hinsichtlich eines Abgleichs mit der SrV 2018 geändert. In Anlehnung an die Mobilitätskennwerte für die Wohnbevölkerung der unmittelbar angrenzenden Berliner Bezirke und unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungs- und Erschließungsstruktur schlägt der/die Gutachtende vor, die im Verkehrsgutachten von 2019 verwendeten Mobilitätskennwerte für die innere Stadt auch weiterhin anzuwenden. An dem zugrunde gelegten Verkehrsmengengerüst wird sich daher nichts ändern. Im Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 wurde eine entsprechende textliche Erläuterung vorgenommen.

Das Verkehrsgutachten wird an die aktuelle Fassung des Nahverkehrsplans angepasst.

S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘

Der Planungsname ‚Trebbiner Straße‘ für den geplanten S-Bahnhof in der Trebbiner Straße wird in der Begründung geändert.

Der S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘ liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Berücksichtigung ist daher kein Gegenstand dieses Verfahrens.

Rad- und Fußweg

Der bestehende Rad- und Fußweg (Fernradweg) liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und wird dort gesichert.

Erschütterung

Im Gutachten „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr“ wurde ausgehend von Messungen im Baugrund untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können. Da die S-Bahntrasse S 21 noch in Planung ist, konnten keine Messungen erfolgen. Im Gutachten werden Empfehlungen gegeben, wie bei der Planung und beim Bau der S-Bahntrasse S 21 eine Dämpfung und Entkopplung realisiert werden kann. Das ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans, sondern der Planung und Planfeststellung des 3. Bauabschnitts der S-Bahnstrecke S 21.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck,

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor. Für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurde ebenfalls ein entsprechendes Gutachten erstellt.

Im Gutachten zum Bebauungsplan VI-14cab „Urbane Mitte Süd“ vom 08.11.2021 wird der Bahnverkehr auf den Hochbahntrassen der U-Bahnlinien U1, U2 und U3 nicht berücksichtigt. Die messtechnischen Untersuchungen vor Ort haben belegt, dass die Erschütterungseinwirkungen aus diesen Bahnanlagen aufgrund der Entfernung zur geplanten Bebauung (> 65 m) vernachlässigbar sind. Die Entfernung zur geplanten S-Bahntrasse S 21 ist noch größer und wird daher ebenfalls nicht berücksichtigt.

Neuer Zugang zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“

Die Verantwortung zur Bestellung des zusätzlichen U-Bahnzugangs bei der BVG liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist bereit, mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen.

➤ **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz

Textliche Festsetzungen 1.6

Aufgrund der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen erfolgt der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse im Baugenehmigungsverfahren.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg diese Festsetzung nicht empfiehlt. Es wird eine Beschränkung der Zulässigkeit von Betriebswohnungen auf die SO-Fassade von Turm 6 und die Ostfassade von Turm 7 gewünscht. Für die Beschränkung der Zulässigkeit auf diese beiden Fassaden gibt es jedoch kein Erfordernis. Die textliche Festsetzung 1.6 wird nicht geändert.

Es wird darauf hingewiesen, dass die textliche Festsetzung 1.8 gestrichen wird. In dieser Festsetzung sollten bisher Betriebswohnungen über ihre allgemeine ausnahmsweise Zulässigkeit hinaus an einigen Fassaden ausgeschlossen werden. Im Ergebnis der Abwägung wird die Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen (TF 1.6) und dem damit verbundenen Nachweiserfordernis im Baugenehmigungsverfahren zum Nachweis gesunder Wohnverhältnisse als ausreichend angesehen.

STATION Berlin – Ausnahmegenehmigungen

Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION Berlin weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann“-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln. Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschimmissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.

In der Planzeichnung existiert keine Achse 6a-6b.

Textliche Festsetzung 7.2

Seit dem 01.08.2020 sind die DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 ‚Schallschutz im Hochbau‘ als technische Baubestimmung gemäß § 86a Abs. 2 BauO Bln bauaufsichtlich eingeführt. Auf Grund dieser Rechtslage kann auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile in einer textlichen Festsetzung verzichtet werden. Die textliche Festsetzung 7.2 wird daher ersatzlos gestrichen.

Dem Hinweis, dass ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes sinnvoll wäre, wird nicht gefolgt. Im Bebauungsplan würde ein Ausschluss von Nutzungen insbesondere festgesetzt werden, wenn es keine Möglichkeit gäbe, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Hier besteht jedoch die Möglichkeit, z.B. durch passive Schallschutzmaßnahmen und nicht offenbaren Fenstern in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung. Der entsprechende Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Schallgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Sachgebiet Naturschutz und LandschaftsplanungArtenschutz

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund im Städtebaulichen Vertrag geregelt. Hier verpflichtet sich die Projektträgerin zur Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag) sowie zum Einreichen eines gutachterlichen Nachweises über die Verträglichkeit mit dem Bauantrag.

➤ **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3**

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3 wird zum gegebenen Zeitpunkt über die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ informiert.

➤ **Berliner Feuerwehr, Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen**

Das Sachgebiet Verkehrsanlagen wird im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen für die Planfeststellung zur Verlegung der Zufahrten der Rettungsplätze der DB in die Planung einbezogen.

➤ **Berliner Wasserbetriebe (BWB)**

Leitungsbestand

Der Hinweis zum Leitungsbestand und seiner Verfügbarkeit wird zur Kenntnis genommen.

Dachbegrünung

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im

Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann.

Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Trinkwasserversorgung

Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist für die Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 zwingend erforderlich und ist in Form einer Privatstraße vorgesehen, in der die technische Erschließung über Leitungsrechte gesichert wird.

8.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Das Ergebnis ist in Kapitel A V 15 „Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren“ dargestellt.

9. Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt.

9.1 Auslegung

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen in der Tagespresse (Der Tagespiegel und Berliner Zeitung) über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans informiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Ebenso ausgelegt wurden alle für das Planverfahren relevanten (insbesondere die in der Begründung aufgeführten) Gutachten. Der Bebauungsplanentwurf konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin (mein.Berlin) eingesehen werden.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden von der Auslegung benachrichtigt.

9.2 Wiederholte Auslegung

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen in der Tagespresse (Der Tagespiegel und Berliner Zeitung) über die wiederholte öffentliche Auslegung des Bebauungsplans informiert. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der öffentlichen Bekanntmachung vom 28.10.2020 (Amtsblatt für Berlin Nr. 46 vom 06.11.2020) abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Der Bebauungsplanentwurf konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin (mein.Berlin) eingesehen werden. Ebenso ausgelegt wurden alle für das Planverfahren relevanten (insbesondere die in der Begründung aufgeführten) Gutachten.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden von der wiederholten Auslegung benachrichtigt.

9.3 Beteiligung – Übersicht

Im Ergebnis sind während der Beteiligungsfrist der beiden Auslegungen Stellungnahmen von Bürger*innen, privaten Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine), Nachbarn sowie von Behörden und Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Die Stellungnahmen wurden in gesonderten Abwägungstabellen erfasst und abgewogen, wobei die Stellungnahmen der Bürger*innen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und wiederholten Öffentlichkeitsbeteiligung in einer Tabelle (Teil A) zusammengefasst wurden.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die eingegangenen Stellungnahmen, den dazugehörigen Abwägungstabellen und den Kapiteln in dieser Begründung, in denen die Stellungnahmen und das Abwägungsergebnis zusammengefasst wiedergegeben werden.

Beteiligung	Anzahl Stellungnahmen	Abwägungstabelle	Kapitel
Beteiligung der Öffentlichkeit (1)			
Bürger*innen	100	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil A Bürger*innen	A V 10
Private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen	6	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen	A V 11
Behörden und Träger öffentlicher Belange	16	Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB	A V 13
Wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit (2)			
Bürger*innen	476	Wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. – Teil A Bürger*innen	A V 10
Private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen	5	Wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen	A V 12
Behörden und Träger öffentlicher Belange	11	Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB	A V 14

Tabelle 42: Beteiligung der Öffentlichkeit und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit - Übersicht

10. **Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil A Bürger*innen**

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen und vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Während der Beteiligungsfrist der Auslegung wurden von Bürger*innen 100 Stellungnahmen abgegeben, während der Beteiligungsfrist der wiederholten Beteiligung wurden von Bürger*innen 476 Stellungnahmen abgegeben. Die Stellungnahmen der Bürger*innen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und wiederholten Öffentlichkeitsbeteiligung werden in der Abwägungstabelle „Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und aus der erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB, Teil A Bürger*innen“ geprüft und abgewogen.

Die Stellungnahmen der privaten Organisationen sowie Nachbarn werden in Teil B geprüft und abgewogen (vgl. Kapitel A V 11 „Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen“ und Kapitel A V 12 „Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen“).

Teil A Bürger*innen

Zur Prüfung und Abwägung der hohen Anzahl an Bürger-Stellungnahmen, die dazu sehr viele verschiedene Themen beinhalten, wurde ein Clusterverfahren gewählt. Das gewählte Clusterverfahren setzt sich aus zwei Arbeitsschritten zusammen:

Schritt 1:

- Alle Stellungnahmen der Bürger*innen wurden wortgenau in eine Abwägungstabelle übernommen.
- Jede Stellungnahme wurde hinsichtlich ihrer thematischen Inhalte geprüft und ausgewertet.
- Die thematischen Inhalte werden im ersten Schritt nicht abgewogen, sondern ihnen werden entsprechende Clusterbegriffe zugeordnet. Die Clusterbegriffe beginnen mit „C“, sind durchnummeriert und ergänzt durch eine thematische Kurzbezeichnung, wie z.B. C40_FNP_Entwickelbarkeit. Insgesamt wurden 83 Clusterbegriffe gebildet.

Schritt 2:

- Die eigentliche Abwägung erfolgte jeweils bezogen auf den Clusterbegriff.
- Zunächst wurden die zum Clusterbegriff gehörenden Inhalte der Stellungnahmen zusammengefasst, dann erfolgte die Abwägung dieser Inhalte.

Im Folgenden wird das Ergebnis aus Schritt 2 dargestellt.

10.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

C01_Zustimmung

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und der zugrundeliegende städtebauliche Entwurf / Masterplan werden ausdrücklich positiv bewertet.

C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und der zugrundeliegende städtebauliche Entwurf / Masterplan werden negativ bewertet und die geplante Entwicklung abgelehnt. Diese Aussage wird häufig durch Kritik mit Bezug zu bestimmten Teilbereichen der Planung ergänzt.

C03_Bevölkerungsentwicklung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die seit Jahren rückläufige Bevölkerungsentwicklung Berlins nicht berücksichtigt werden würde.

C04_§§30,34,35_BauGB

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das geltende Planungsrecht nicht richtig berücksichtigt worden wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Vorhaben im Außenbereich wären nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Die geplanten Hochhäuser würden den öffentlichen Belangen entgegenstehen und wären nach § 35 BauGB nicht zulässig.
- Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ginge von falschen planungsrechtlichen Voraussetzungen aus, als das Gebiet als § 34 BauGB-Gebiet klassifiziert wurde.
- Die planungsrechtliche Beurteilung des Plangebiets hätte sich gegenüber dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 geändert.
- Da die noch vorhandene Bebauung des Bahngeländes Teil der innerstädtischen Bebauung von Groß-Berlin wäre, müsse die Beurteilung gem. § 34 BauGB erfolgen und nicht nach § 35 BauGB.
- Nach § 34 Abs. 1 BauGB müsse sich die Bebauung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung „einfügen“, was mit der ‚Urbanen Mitte‘ nicht gegeben wäre.
- Die Abweichungen vom üblichen Maß der baulichen Nutzung wären gravierend und würden gegen das in § 34 Abs.1 BauGB enthaltene nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen.
- Wenn von einem Vorhaben für die Nachbar*innen unzumutbare Belästigungen ausgehen, bestünde ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot des § 34 Abs. 2 BauGB.
- Turm 6 solle nach § 30 BauGB zugelassen werden, was dem Gesetzestext für den Außenbereich im BauGB widersprechen würde.
- Der Flächennutzungsplan befinde sich im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn es soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, welches es bisher auf dem Gelände nicht gäben würde.

C05_S21

Es wird angemerkt, dass im Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘ zuerst die S-Bahntrasse der S21 gebaut und dann das Vorhaben genehmigt werden sollte.

C06_technische_Infrastruktur

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Versorgung

des Vorhabens mit technischer Infrastruktur nicht bedacht worden wäre.

C07_Stadtentwicklungsplanungen

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würden. Verschiedene Stadtentwicklungspläne würden nicht ausreichend berücksichtigt werden. Der Bebauungsplan würde nicht mit den Berliner Planungszielen im Bereich Städtebau, Nachhaltigkeit und Umweltschutz in Einklang stehen.

C08_Hochhausleitbild

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Hochhausleitbild für Berlin keine Berücksichtigung finden würde. Es wird gefragt, warum das Hochhausleitbild nicht angewendet wird und gefordert, dass es angewendet wird. Die Nicht-Anwendung würde als „Priorisierung des Eigennutzes des Grundstückseigentümers vor den Interessen der Allgemeinheit“ angesehen werden. Und es wird die Meinung vertreten, dass der Bebauungsplan nicht den Hochhausrichtlinien entsprechen würde.

C09_Mehrwert

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ keinen Mehrwert für die Bürger*innen hätte, sondern ausschließlich negative Auswirkungen. Es wird ein Mehrwert für die Anwohnerschaft der umliegenden Kieze gefordert.

C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

Es wird in den Stellungnahmen angemerkt, dass der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu berücksichtigende städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 mit den dort enthaltenen Nutzungs- und Entwicklungsziele für die ‚Urbane Mitte‘ kritisch gesehen werde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Bezirksverwaltung sei in den Aushandlungen zum Städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investor*innen eingeknickt.
2. Es ginge nicht um eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes, sondern um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer*innen.
3. Es bestehe wohl ein Vertrag zwischen der Vermarktungsgesellschaft „Vivico“ und dem Senat von Berlin, bzw. dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, der nicht ignoriert werden könne. Es müsse möglich sein, Auflagen zu erteilen.
4. Die angrenzenden Neubauten des Gleisdreieckparks wären alle niedriger gehalten. Dies solle an allen Stellen so bleiben. Die geplante Bebauung sollte die Höhe der vorhandenen Bebauung nicht überschreiten und sei überdimensioniert.
5. Die Projektträgerin hätte im Nachhinein Inhalte in den Vertragstext von 2005 „hineingedichtet“, da im öffentlich zugänglichen Vertrag von 2005 keine Inhalte zur baulichen Betonung mit Hochpunkten im Baufeld ‚Urbane Mitte‘ zu finden sind.
6. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, müsse das nicht zwingend umgesetzt werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert habe. Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung sei zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb solle aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten.
7. Auch wenn der Rahmenvertrag eine Geschossfläche von 119.000 qm vorgesehen habe, gehe das nicht, wenn auf dieser Fläche eine GFZ von 3,5 nicht zu erreichen sei. Die Fläche einfach beizubehalten und damit eine höhere GFZ zu genehmigen, bevorzuge den Investor unzulässig

gegenüber anderen Bauherren.

8. Der Kreuzberger Baustadtrat werde im Tagesspiegel vom 10.2.2021 mit dem berechtigten Argument zitiert, dass dem Eigentümer „erhebliche Entschädigungen“ zustehen würden, sollte er nicht entsprechend der Planung von 2005 bauen dürfen. Das Land Berlin würde entschädigungspflichtig werden, wenn es sich gegen die geplante Bebauung mit Hochhäusern stellte. Es wird gefragt, ob diese Kosten jedoch ein Argument dafür sein, sehenden Auges ein lebenswertes Stadtgebiet durch sieben einfallslos gestaltete Türme dauerhaft und unwiederbringlich zu zerstören. Es widerspreche dem Gebot der gerechten Abwägung, wenn Gemeinden, hier die zuständigen Organe Berlins, bereits zu Beginn der Bauplanung gewisse Vorwegbindungen getroffen haben (Deal zwischen dem Land Berlin und der Deutsche-Bahn-Vermarkterin Vivico Real Estate). Dies wäre gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB rechtlich unzulässig.
9. Es sei bewusst, dass für das Projekt teilweise vertragliche Verpflichtungen mit Investoren bestünden. Deswegen sollte die Politik aber nicht ihre Gestaltungshoheit aufgeben. Wenn längerfristig geplante Projekte nicht mehr den ökologischen und sozialen Zielen der Stadtentwicklung entsprechen, sollten bestehende Verträge gekündigt oder nachverhandelt werden - und Investoren, wenn nötig, für etwaige Verluste angemessen entschädigt werden.
10. Man gehe davon aus, dass das Bezirksamt die Belange der Berliner Bevölkerung angemessen berücksichtigen werde. Sofern hieraus Schadenersatzforderungen des Investors (aufgrund des 2005 geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrages) entstehen sollten, werde sich auch hierfür eine Lösung finden. An anderer Stelle gebe das Land Berlin auch Geld - z.B. für die Ausübung von Vorkaufsrechten- aus. Schadenersatzforderungen sollten auch nicht dem Bezirk angelastet werden, sondern unter dem Gesichtspunkt des (All)Gemeinwohls vom Land Berlin (der/den Senatsverwaltung/en) getragen werden – letztlich trage sowieso der Steuerzahler die Kosten, dann sollten dessen Interessen auch zufriedenstellend vertreten werden.
11. Die Ausweisung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab würde aus dem Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ hergeleitet werden und nicht für das Bebauungsplangebiet selbst.
12. Die geplante Ausweisung als Kerngebiet würde die vorhandene angrenzende Parkanlage als bedeutsame Grünfläche vernachlässigen.
13. Das sympathische Unfertige dieser Flächen am Park würde durch die geplante Bebauung komplett verschwinden und Berlin würde damit an Attraktivität einbüßen.

C11_Umweltbericht

Es wird angemerkt, dass der zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Umweltbericht und insbesondere seine Ergebnisse nicht nachvollziehbar wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wird gefragt, ob überhaupt eine Umweltprüfung durchgeführt worden wäre.
- Das Ergebnis der Umweltprüfung wird angezweifelt.
- Es wird bezweifelt, dass bei der Feststellung: „Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ die Umweltprüfung trotzdem zu dem Ergebnis kommen könne, dass die Umweltauswirkungen nicht erheblich seien.
- Die Warnungen der umweltbezogenen Gutachten (z.B. mehr Wind, weniger Sonne) würden ignoriert und bagatellisiert werden.
- Bedürfnisse der Stadt und der Bewohner*innen würden zurückgestellt (z.B. lebenswerte Umwelt in Wohngebieten, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen) werden.
- Die großräumige Umgebung und der Park am Gleisdreieck wären massiv von ökologischen Schäden beeinträchtigt.
- Von den Gebäudehöhen wäre aufgrund der negativen Wirkungen auf die Umwelt abzusehen.

C12_Biotoptypen_Baumkartierung

1. Veraltete Ergebnisse

Die Kartierungen sind von 2015 (nur in Teilbereichen von 2017) und somit bereits über 5 Jahre alt.

2. Kartierung im Bereich der Privatstraße

Die zu rodenden Bäume westlich des Technikmuseums sowie eines Streifens des Geländes Technikmuseum, der im Bebauungsplan als Baufeld bzw. Feuerwehrezufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße ausgewiesen sei, wären nicht erfasst und Ausgleichspflanzungen hierfür nicht erwähnt.

3. Biotoptypenkartierung

Die Biotoptypenkartierung würde den Biototyp ‚Bahnbrachen mit spärlichem Bewuchs‘ aufweisen. Hier wäre eine genauere Bestimmung des Biototyps gemäß Biotypenliste Berlin erforderlich, da sich auf der Bahnbrache bereits Ruderalvegetation ausgebreitet hätte. Als alternativer Biototyp wäre ‚Bahnbrache‘ ausreichend.

4. Baumkartierung

Die erfassten Baumbestände wären als nicht heimisch deklariert worden, was zumindest beim erfassten Spitz-Ahorn als heimische Baumart nicht zutreffen würde.

C13_Flora_Fauna

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ wesentliche Auswirkungen auf die Flora und Fauna sowie die Biodiversität im Plangebiet sowie im Park am Gleisdreieck haben würde und diese Auswirkungen in der Abwägung zu wenig Berücksichtigung finden würden. Als Ursachen werden benannt:

- Zerschneidung und Zerstörung des Lebensraums für Pflanzen und Tiere
- Versiegelung von Flächen
- Überfrequentierung
- Verlust der biotischen Qualität im Park am Gleisdreieck

- Allgemeine Störung der Fauna
- Veränderte Windverhältnisse

C14_Artenschutz

Es wird angemerkt, dass im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ artenschutzrechtliche Belange zu wenig Berücksichtigung finden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wäre fehlerhaft, weil
 - a.) vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde,
 - b.) die Kartierungen von 2015/2017 und die Artenschutzrechtliche Untersuchung damit veraltet wäre und
 - c.) die Kartierung unvollständig wäre, im Gutachten fehlten z.B. die Auswirkungen auf die europäische Gottesanbeterin (*Mantis religiosa*) als gefährdete Art.
2. Durch die Überfrequentierung und weitere Versiegelung von Flächen würden Biotope und der damit verbundene Artenschutz bedroht werden. Bestimmte Tierarten (z.B. Nistvögel) würden gestört werden und es käme zur Abwanderung dieser Arten.
3. Durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ würden die Brutplätze der erfassten europäischen Vogelarten Girlitz und Fitis vollständig verloren gehen. Inwiefern diese in den angrenzenden Gleisdreieckpark problemlos ausweichen könnten, würde nicht ausreichend dargelegt werden. Eine potenzielle Nutzung durch höhlenbrütende Vogelarten müsse untersucht werden.
4. Vögel würden gefährdet werden (Stichwort: Vogelschlag).
5. Es würde zu Eingriffen in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Vögel (z.B. Nachtigallen) kommen.
6. Es wird befürchtet, dass Arten wie die Nachtigall aus dem Park am Gleisdreieck verschwinden könnten. Im Park würden diverse Vögel, die zum Teil auf der roten Liste stehen, leben. Außerdem wäre der Park Winterquartier für zahlreiche Stare.
7. Es wären potenzielle Quartiere der erfassten Zwergfledermaus in dem als "Ruine" bezeichneten Gebäude möglich. Das Gebäude würde geeignete Spalten und Lücken für eine Quartiernutzung aufweisen. Insofern wäre die Aussage, es würde keine Gebäude für Fledermäuse im Plangebiet geben, fehlerhaft.
8. Es wäre dargestellt worden, dass das Gelände als Nahrungsraum von Zwergfledermäusen genutzt wird, nicht aber von Großen Abendseglern. Über anderen, frei zugänglichen Flächen des Parks am Gleisdreieck wäre zur passenden Jahreszeit regelmäßig der Große Abendsegler beobachtet worden. Es wird darum gebeten, die Bedeutung des Plangebiets für diese Art noch einmal überprüfen zu lassen.
9. Die artenschutzrechtlichen Belange von Reptilien und Amphibien wären nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. Kritisiert wird:
 - Der Ausschluss des Vorkommens der Zauneidechse, da ein geeigneter Lebensraum fehlen würde
 - Der Ausschluss weiterer Vorkommen landesweit bedeutsamer Reptilien (Ringelnatter, Waldeidechse)
 - Mögliche Lebensräume für Amphibien wären nicht untersucht worden.

10. Im artenschutzrechtlichen Gutachten benannte Konflikte und gesetzliche Vorgaben würden im Umweltbericht nicht umfassend berücksichtigt werden. Die Folgerungen des Fachgutachtens wären umzusetzen und funktionserhaltende Maßnahmen zu treffen.
11. Das artenschutzrechtliche Gutachten hätte gebäudebewohnende Tierarten festgestellt und sich aus den artenschutzrechtlichen Vorgaben ergebende Vermeidungsmaßnahmen dargestellt. Das wäre nicht in den Umweltbericht übernommen worden.
12. Die Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen müssen im räumlich-funktionalen Zusammenhang im Gutachten ausgeführt und die Standorttreue einzelner Tierarten müsse berücksichtigt sein.

C15_Altlasten

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Thema Altlasten nicht umfassend genug behandelt wurde. Es wird die Gefahr einer Aktivierung von Altlasten, eines Verschleppens von Altlasten und damit eine Gefährdung des Grundwassers gesehen.

C16_Versickerungsfähigkeit

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Fachgutachten zur Bewertung der Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ beinhaltet und von daher ein zusätzliches Fachgutachten erforderlich wäre.

C17_Versiegelungsgrad

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Versiegelungsgrad zu hoch wäre. Die Versiegelung von fast 100 % der Grundstücksfläche wäre unnötig und wird abgelehnt. Es werden Auswirkungen auf das Klima (Temperaturerhöhung), den Wasserhaushalt und das Stadtbild befürchtet. Dennoch würde nicht mit geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt werden.

C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine ökologisch tragfähige Lösung zum Umgang mit Niederschlagswasser bei einer weitgehenden Vollversiegelung im Plangebiet erkennbar sei. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- 1 Die Ableitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal ist problematisch und wird abgelehnt.
- 2 Die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation wäre mit hohen Kosten verbunden und würde bei vermehrtem Starkregen nicht ausreichen.
- 3 Die Mischwasserkanalisation entlang des Landwehrkanals wäre in den letzten Jahren bereits immer wieder übergelaufen, wodurch mehrfach Fischsterben im Landwehrkanal verursacht wurde.
- 4 Das Vorhaben hätte negative Auswirkungen auf den Wasserkreislauf. Das Regenwasser würde dem Grundwasser vorenthalten. Das könne sich nachteilig auf die Vegetation im Park am Gleisdreieck und die Bäume im Kiez auswirken. Bei einer Grundwasserabsenkung führe dies zu Beeinträchtigungen von vor allem historischen Gebäuden mit Pfahlgründungen.
- 5 Die reduzierte Niederschlagsversickerung stünde im Widerspruch zu umweltpolitischen Zielen des Landes Berlin, insbesondere: Vorsorge gegen sinkenden Grundwasserspiegel

und Prävention gegen Überlastungen des Abwassersystems bei Starkregen. Sie ist nicht im Sinne einer klimagerechten Stadtgestaltung.

- 6 Es fehlen Untersuchungen zu zunehmenden Starkregenereignissen im Rahmen des Klimawandels.

Es wird folgendes angeregt / gefordert:

- 7 Erstellung eines Regenwasserbewirtschaftungskonzepts / Forderung eines nachhaltigen Wassermanagements
- 8 Einbindung von Wasser im urbanen Kontext gegen Klimawandelschäden und Überhitzung
- 9 Ökologische, durchlässige Pflasterung der Freiflächen für die Retention des Regenwassers
- 10 Das Regenwasser sollte für die Vegetation auf dem Grundstück und im Park genutzt werden (Stichwort: Schwammstadt).
- 11 Versickerung und Verdunstung vor Ort auf natürliche Weise und durch technische Maßnahmen wie Rigolen, dazu Reduzierung der Bebauung
- 12 Erhalt der Qualität des Grundwassers, des Trinkwassers und des Oberflächenwassers

C19_Luftschadstoffe

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und dem Luftschadstoffgutachten die Belange der Luftqualität nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Luftbelastung durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung wäre nicht sach- und fachgerecht ermittelt worden.
2. Es würde ausschließlich die Situation im Nahbereich betrachtet werden. Erhöhte Schadstoffbelastungen, die durch die Barrierewirkung der Hochhäuser und die Beeinträchtigung des Luftaustauschs verursacht werden, würden nicht berücksichtigt werden. Es wird eine Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorckstraße und Bülowstraße vermutet.
3. Die Schadstoffbelastung in den umliegenden Straßen wäre zu prüfen, um zu ermitteln, bei wie vielen Menschen die Schadstoffgrenzen überschritten werden.
4. Die Luftbelastung würde auf unzulässige Weise erhöht werden, was nicht in den entsprechenden Luftgüteuntersuchungen und Festsetzungen berücksichtigt wurde.
5. Es wäre zu klären, wie sich Windturbulenzen oder Windschatten auf bspw. die Belastung mit Feinstäuben auswirken würden.

C20_klimaökologische_Auswirkungen

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte klimaökologische Fachgutachten Mängel hätte und die klimaökologischen Auswirkungen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Klimaökologisches Fachgutachten

- Die Modellierung entspräche nicht dem aktuellen Stand der Bebauung. Das Gutachten wäre damit nicht aussagekräftig und die Wirkungen müssten neu bewertet werden.

- Das Gutachten würde nicht den gesamtgesellschaftlichen ökologisch und ökonomischen Rahmen und die klimaökologische Schädlichkeit eines solchen Vorhabens betrachten.

Auswirkungen allgemein

- Die geplante Bebauung würde klimatische Nachteile verursachen. Das lokale sowie das gesamtstädtische Klima sollten geschützt werden.
- Es wäre nicht ersichtlich, wie den schwierigen klimatischen Bedingungen der bereits hoch verdichteten Innenstadt Rechnung getragen wird.

Lufttemperatur

- Der hohe Versiegelungsgrad und die Geometrie der Gebäude würden eine Erwärmung der Lufttemperatur um 2-3 Grad im Umfeld der Gebäude verursachen.
- Die geplante Bebauung würde die Aufheizung der Stadt weiter verschärfen (insbesondere im Sommer), da die hohen Gebäude viel Wärme speichern würden.
- Es wird ein Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer angenommen.
- Es wird eine Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustauschs zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand angenommen.
- Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wäre die Pohlstraße prinzipiell wärmer geworden, da die kühle Luft des Parks nachts nicht mehr in die Straße zieht. Dies würde den anderen Straßen mit der dichten Bebauung in Zukunft ähnlich ergehen.
- Es wird eine Gesundheitsgefährdung durch Erhöhung der sommerlichen Temperaturen angenommen.
- Der Aufheizungseffekt würde im Klimagutachten völlig negiert und auch im Begründungstext würde in keiner Form darauf hingewiesen werden.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

- Die Stadt würde Luftkorridore und Frischluftschneisen brauchen.
- Es würden Veränderungen der Windverhältnisse und eine Verschlechterung des Mikroklimas (Luftströmungen) erwartet werden.
- Die Hochhäuser würden den Luftaustausch sowohl im Quartier, im Park am Gleisdreieck als auch auf den Bahnsteigen beeinflussen.
- Durch den hohen Versiegelungsgrad und die Geometrie der Gebäude würde sich der Kaltluftvolumenstrom reduzieren.
- Die durch die geplante Hochhausbebauung entstehenden Windverhältnisse (Wind-schneise) sind zu prüfen.
- Die Windgeschwindigkeit im Park am Gleisdreieck könnte sich durch die Bebauung erhöhen.
- Der Park am Gleisdreieck wird in seiner Funktion als Kühlfläche beeinträchtigt.
- Die Ausrichtung der Hochhäuser würde die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.
- Die zu erwartenden Veränderungen der für den erforderlichen Luftaustausch in den benachbarten Gründerzeitquartieren wichtigen Flurwindhöhen würden in den klimaökologischen Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa und VI-140cab nicht ausreichend untersucht werden.

- Die Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand (und das in der Hauptwindrichtung vom südwestlichen Umland) würde eingeengt sowie die Windgeschwindigkeiten erhöht werden. Der Luftaustausch in der Kaltluftschneise würde beeinträchtigt werden und eine Erhöhung der Temperaturen zur Folge haben.
- Eine niedrigere Bebauung würde die Frischluftschneise weniger beeinträchtigen

C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik

Es wird angemerkt, dass das zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte klimaökologische Fachgutachten eine nicht nachvollziehbare Methodik anwenden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Es würde lediglich der Nahbereich betrachtet werden.
2. Es wird bezweifelt, dass die im Fachgutachten betrachteten „windstarken Normallagen“ und Situationen mit Windstille repräsentativ für die tatsächliche Situation wären. Der regionale Luftaustausch würde durch eine „bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken“ zusätzlich beeinträchtigt. Dieser Effekt, auch auf das Stadtklima der gesamten Innenstadt bzw. des Stadtgebiets, würde nicht ermittelt werden.
3. Die Bewertung würde auf Grundlage folgender Betrachtung erfolgen:
 - eine windstille Situation, wie sie nur in einem halben Prozent der Zeit in Berlin vorliegen würde,
 - jeweils für vier Uhr morgens,
 - die kleinräumige Situation in Bodennähe (2 m), bereits dies sei bei Hochhäusern völlig unzureichend.

C22_Windkomfort

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort Mängel hätte und die geplante Bebauung negative Auswirkungen auf den Windkomfort hätte. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort

- Die Modellierung entspräche nicht dem aktuellen Stand der Bebauung, da insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck / Westpark fehlen würde. Das Gutachten wäre damit nicht aussagekräftig und die Auswirkungen müssten neu bewertet werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Auswirkungen

1. Durch das Bauvolumen und die Gebäudehöhen würden starke Winde erzeugt werden, die die Besucher des Parks und der Umgebung belasten und die Qualität des Parks am Gleisdreieck mindern. Gleichzeitig müssten Radfahrende gegen erhöhte Windgeschwindigkeiten ankämpfen und es bestünde eine erhöhte Unfallgefahr.
2. Es wird eine Erhöhung der Windgeschwindigkeiten sowie die Entstehung bzw. Verstärkung von Windschneisen, Winddüseneffekten, Fallwinden, Windkanälen und Aufwinden befürchtet. Eine negative Veränderung der Windverhältnisse wird abgelehnt.
3. Die Abbildung auf Seite 20 der Studie zum Windkomfort (2018) würde die Flächen zeigen, auf denen kein ausreichender Windkomfort mehr gegeben ist, nicht südlich der STATION wie in der Begründung zum Bebauungsplan vom 06.08.20 auf Seite 78 behauptet, sondern vor allem westlich der Hochhäuser (im Westpark).

4. Vor allem der Wind aus Westen würde die Situation vor Ort verschärfen, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bilden würde.
5. Im Windkomfortgutachten (2018) würde die Darstellung bzw. der Abbildungsausschnitt zu Windstärken kurz danach aufhören, wo die Bebauung beginnt (Seite 11 ff.).
6. Der Windkomfort würde auf 45% der Fläche nicht eingehalten werden. Dieser solle durch Strauchpflanzungen (die ja aber auf den vollversiegelten Flächen nicht vorgesehen wären) erreicht werden.
7. Im Windkomfortgutachten (2018) würde keine großräumige Analyse der Luftqualität in hochbelasteten Straßen wie der Yorckstraße und der Bülowstraße erfolgen. Die Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorckstraße und Bülowstraße als Folge der im Windkomfortgutachten nachgewiesenen Barrierewirkung der Hochhäuser würde nirgendwo ermittelt werden.

C23_Eingriff_Ausgleich

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der naturschutzrechtliche Ausgleich unzureichend geregelt wäre und das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten nicht angemessen wäre.

Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wäre keine Kompensation der versiegelten Flächen / es wären keine Ausgleichsflächen vorgesehen. Stattdessen würde der Park alibimäßig als Ausgleich verwendet werden.
- Die Pflanzung von drei Laubbäumen stellt keinen Ersatz für den Eingriff dar.
- Durch die im Volkspark Friedrichshain vorgesehenen Maßnahmen können die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht kompensiert werden, da dies den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg nichts nutzt.
- In Ergänzung zu den Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain sollte die Versiegelung möglichst lokal ausgeglichen werden.

C24_Baulegistik

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Ablauf der Baulegistik und die Auswirkungen des Bauverkehrs bei Realisierung des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. In einer Stellungnahme wird eine sofortige Herstellung und Nutzung der geplanten S-Bahnstrecke S21-Strecke für elektrisch betriebene Baustellenlogistik als Genehmigungsvoraussetzung für das Vorhaben gefordert.

C25_baubedingte_Auswirkungen

Es wird angemerkt, dass mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Vorhaben vorbereitet wird, das wesentliche baubedingte Auswirkungen haben würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Park am Gleisdreieck würde während der Bauphase an Erholungswert verlieren und in seiner Funktion beeinträchtigt werden.
- Der wichtige Übergang vom West- zum Ostpark wäre für lange Zeit gesperrt.
- In der Bauphase würde es zu Umweltbelastungen durch Baulärm und Baudreck kommen.

C26_Gesamtentwicklung

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die bisherige Entwicklung und den Bestand im Areal Gleisdreieck unzureichend berücksichtigen würde. Es wird ein Konflikt zwischen dem Qualitäts- und Funktionserhalt des Parks am Gleisdreieck und

der geplanten Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ gesehen. Das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre eine isolierte und an dem Standort ungeeignete städtebauliche Einzelentwicklung.

C27_Ziel_B-Plan

Es wird angemerkt, dass das Aufstellungserfordernis und die städtebaulichen Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht mitgetragen werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Bebauungsplan würde dem Anspruch nach § 1 Abs. 5 BauGB nicht gerecht werden.
- Die Planung wird abgelehnt und sollte verhindert werden. Es gäbe keine rechtliche Grundlage für diese Pläne.
- Der zwingende Bedarf für die gewählte Planung sowie die zugrundeliegenden Werte für eine zukunftsfähige Bebauung würden sich nicht aus den Unterlagen ableiten lassen.
- Es könne kein Nutzen aus der Planung abgeleitet werden.
- Die Planung sei an den Bedürfnissen der Bürger*innen und Kinder vorbeigeplant.
- Für eine gesunde Lebensqualität würden naturnahe Areale benötigt werden.
- Die neue Bebauung würde den sozialen Bruch in Kreuzberg befeuern, da sie Nutznießer des Ausblicks und der Lage wären, während das bestehende Quartier ausgenutzt werden würde.
- Die Planung und Festsetzungen würden eine unzulässige Belastung darstellen / übertreten das Maß der Verhältnismäßigkeit für den umgebenden Stadt- und Naturraum, das Stadtbild etc.

C28_städtebauliches_Konzept

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein städtebauliches Konzept festgesetzt werden soll, das dem besonderen Ort nicht gerecht wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Architektur wäre ästhetisch deplatziert. Die Kubaturen der Baukörper werden als ideenlos empfunden. Es wäre keine „städtebauliche Kultur“ erkennbar.
- Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude würde das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort überschreiten. Das Projekt wäre überdimensioniert.
- Der Bau von Hochhäusern wird abgelehnt und als nicht mehr zeitgemäß angesehen.
- Die Gebäudehöhe sollte durch die Begrenzung auf eine mittlere Geschosshöhe von max. 3 m und keine weiteren Aufbauten über den Vollgeschossen reduziert werden.
- Die ungleiche Verteilung der Geschossflächen würde nicht den Städtebaulichen Vertrag reflektieren und Anwohnende sowie Parknutzende belasten.
- Eine „spitze“ Ecke sollte abgeschnitten werden, das ergäbe dann einen fünfeckigen Grundriss. Die Spitze würde unverhältnismäßig viel Verschattung und Barrierewirkung im Vergleich zur dort enthaltenen Nutzfläche verursachen.
- Es wird vorgeschlagen, die beiden Baukörper um ca. 90 Grad zu drehen, so dass ihre Ost-West-Ausdehnung größer ist als ihre Nord-Süd-Ausdehnung; ganz besonders der nördliche Baukörper.

- Es sollte ein neues städtebauliches Konzept erarbeitet werden, welches sich an der Bebauung der Umgebung orientiert und die Anzahl der Gebäude sowie die Gebäudehöhen überdenkt.
- Es werden eine deutliche Auflockerung der Bebauung sowie eine kleinteilige und niedrige Bebauung gefordert.
- Es würde sich die Chance bieten, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung in exponierter Lage umzusetzen.
- An diesem historischen Standort wäre ein hochwertiger Architekturentwurf erforderlich.
- Es wird ein Wettbewerb für eine offene, abwechslungsreiche und einzigartige Bebauung gefordert.

Zum Teil werden diese Aussagen durch weitere Argumente gestützt, die in der Abwägungstabelle den entsprechenden Clustern zugeordnet sind und dort abgewogen werden.

C29_Einbindung

Es wird angemerkt, dass sich der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ städtebaulich nicht in die Umgebung einbinden würde. Das Vorhaben hätte keinerlei Bezug zur Lage im Stadtraum, zur vorhandenen Bebauung, den Gebäudehöhen und den vorhandenen Nutzungen. Die geplanten Baukörper wären Fremdkörper in der Umgebung. Es solle maximal eine kleinteilige und niedrige Bebauung zugelassen werden.

C30_Versiegelung_Verdichtung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine zusätzliche bauliche Verdichtung und Versiegelung von Flächen festgesetzt werden würde, die abgelehnt wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Bezirk wäre bereits sehr verdichtet.
- Zunächst sollten leerstehende Bestandsgebäude genutzt werden.
- Alternative Standorte werden als geeigneter angesehen, z.B. der Stadtrand oder der Rand des Tempelhofer Feldes.
- Es wird abgelehnt, dass weitere Flächen versiegelt werden. Die Stadt brauche Grünflächen und unversiegelte Flächen.
- Die Versiegelung der Böden hätte zahlreiche Auswirkungen auf das Ökosystem in diesem Areal.
- Die Verdichtung und Versiegelung wäre nicht nachhaltig und klimaschädlich.

C31_Nutzungskonzept

Es wird angemerkt, dass das dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrundeliegende Nutzungskonzept nicht bedarfs- und standortgerecht wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Eine reine Büro- bzw. gewerbliche Nutzung wird aufgrund des derzeitigen Bedarfs in Frage gestellt. Stattdessen wäre der Bedarf an Wohnraum und Grünflächen evident.
- Die gesamte Planung sei dahingehend zu untersuchen, ob Büro- und Dienstleistungsnutzungen zwingend erreicht werden können oder Beherbergungsbetriebe erwünscht sind.
- In Berlin sei ein steigender Leerstand bei Hotels, Gastronomiebetrieben und Büroräumen festzustellen. Damit wäre die Planung nicht mehr zeitgemäß.
- Büros, Tanz- und Vergnügungsstätten und Bars werden abgelehnt.

- Es würde kein weiteres Einkaufszentrum gebraucht werden. Der Potsdamer Platz mit den Arkaden würde die Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich bereits abdecken.
- Es fehle an individuellem Einzelhandel mit erschwinglichen Gewerbemieten, kreativer, einladender Gastronomie.
- Gastronomie und Gewerbe würden wegen hoher Mieten aus den üblichen Ketten bestehen, wie man sie mittlerweile aus jeder Fußgängerzone kennen würde.
- Die Einbindung von sozialen Einrichtungen wäre übersehen worden.
- Es würde mehr Freiraum für Kultur benötigt werden.
- Die geplante Fahrradwerkstatt sei überflüssig, da es bereits eine Fahrradwerkstatt in den Neubauten am südlichen Parkrand sowie eine in den geplanten Holzhochhäusern geben soll.
- In den Erdgeschossen sollten Räume für die Nutzung durch Parkbesucher und die Nachbarschaft zum Einkehren vorgesehen werden.
- Eine rein gewerbliche Nutzungsstruktur würde der Idee der „Kreuzberger Mischung“ widersprechen.
- Es wird sich eine breit gefächerte Nutzungsmischung gewünscht. Ein monofunktionales Büronutzungsgebiet würde nicht dem Leitbild der „nutzungsgemischten Stadt“ entsprechen.
- Das Fehlen einer Nutzungsmischung könnte zum Scheitern der Quartiersbelebung führen.
- Es wurden keinerlei Festsetzungen zur horizontalen oder vertikalen Gliederung gemacht, da keine Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport- und Freizeiteinrichtungsbedarf vorliegen.

C32_Unbelebt

Es wird angemerkt, dass auf Grundlage des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Quartier entwickelt wird, dass sich nach Büroschluss und am Wochenende nicht urban, sondern unbelebt präsentieren würde. Die Vorstellung wird als beängstigend empfunden, insbesondere als Nutzerin des ÖPNV. Es solle Wohnen zugelassen werden, um das Quartier ständig zu beleben.

C33_alternatives_Konzept

Es wird angemerkt, dass das im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte städtebauliche und Nutzungskonzept vollständig oder in Teilen abgelehnt wird und es werden Änderungen, Ergänzungen und Alternativen zum Städtebau und zur Nutzung vorgeschlagen. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Gebäudehöhen sollten anders über das Baugrundstück verteilt werden.
- Die Hochhäuser könnten höher, aber dafür schlanker ausgeführt werden.
- Turm 7 sollte nicht höher als zwei Stockwerke über der Höhe des Stellwerks sein, damit der Park und der Bahnhof trotz der Neubauten weiter zur Geltung kommen.
- Das Bauvorhaben sollte um mindestens 30 % kleiner werden.
- „Alles kleiner, überschaubarer, gemütlicher, eben typisch Berlin.“
- Das Baufeld sollte für die Entwicklung und Erprobung neuer Formen der Stadtarchitektur genutzt werden.
- Es werden bezahlbares Wohnen, Flächenentwicklung durch städtische Bauprojekte bzw. von staatlichen Baugenossenschaften gefordert.
- Es werden Flächen für lokales Gewerbe und Handwerksbetriebe gefordert.

- Es werden Einrichtungen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (Kultureinrichtungen, gemeinnützige Begegnungsräume, Nachbarschaftsprojekte, bewohnerorientierte Nutzungen (Kiezkultur), Gemeinschaftsflächen und Freizeiteinrichtungen) gewünscht.
- Das Plangebiet sollte nicht bebaut, sondern es sollten Grün- und unbebaute Erholungsflächen sowie Möglichkeiten für Urban Gardening geschaffen werden.

C34_zusätzlicher_Verkehr

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs unzureichend ermittelt worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Verkehrsprognose / Plan-Nullfall

Die Verkehrsprognose hätte folgende Punkte nicht berücksichtigt:

1. Die umfangreiche angrenzende, teils mittlerweile fertiggestellte oder geplante Bebauung mit ihrem Verkehrsaufkommen.
2. Der im Zuge der Corona-Pandemie angestiegenen Onlinehandel und die zugenommene Paketlogistik hätten das Verkehrsaufkommen in der Luckenwalder Straße und am Tempelhofer Ufer erhöht.
3. Das verkehrliche Gutachten basiert auf veralteten Grundlagen und ist unvollständig. Durch die Anlage von „Pop-up Lanes“ am Tempelhofer Ufer haben sich die für den künftigen Kfz-Verkehr verfügbaren Spuren um 33 % reduziert. Durch diese erhebliche Veränderung sind alle Aussagen zur verkehrlichen Belastung auf dieser Straße hinfällig und neu zu erarbeiten.

Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

- Der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Verkehr würde zu einer Überlastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur führen.
- Die infrastrukturellen Folgeprobleme der Verdichtung, wie zusätzliche Verkehre bewältigt werden sollen, wären nicht bedacht worden.
- Das Verkehrsvolumen auf den Straßen rund um den Park am Gleisdreieck stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Durch die geplante hohe Bebauung werden zusätzliche Verkehre (fließend als auch stehend) induziert und die Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturen würden stark überlastet werden.
- Es wird ein zusätzliches Verkehrschaos in der Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße erwartet, insbesondere an den Tagen, an denen Veranstaltungen in der STATION stattfinden.
- Es stellt sich die Frage, wie der Berufsverkehr durch die Potsdamer Straße und die Möckernstraße fließen soll. Schon heute staut sich hier täglich der Verkehr.
- Das Problem der Zufahrt wäre ohne die Einrichtung umfangreicher Verkehrswege kaum zu lösen. Die Straße am Landwehrkanal ist bereits überlastet und die Schöniewalderstraße kann nicht ausgebaut werden, ohne Fußgänger- und Radverkehr einzuschränken. (Hinweis: im Plangebiet und Umfeld existiert keine Schöniewalderstraße)

Emissionen des erhöhten Verkehrsaufkommens

- Das zu erwartende Verkehrsaufkommen führe gleichzeitig zu weiteren Belastungen wie Emissionen, Lärm und Gedränge. Für die heutigen ökologischen Probleme wäre das Aufkommen nicht mehr zu rechtfertigen.

C35_gesicherte_Erschließung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verschiedene Themen der verkehrlichen Erschließung unzureichend planerisch behandelt werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Privatstraße

- Die Festsetzung einer Privatstraße würde den Anforderungen der gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB nicht gerecht werden.
- Die Privatstraße würde für den zu erwartenden Fahrzeugverkehr nicht ausreichen. Die Sackgassensituation schaffe eine „unerträgliche“ Verkehrssituation. Im Falle eines Unfalls wäre der einzige Zugang versperrt.
- Die Verlängerung der Trebbiner Straße solle nur in kleinem Umfang umgesetzt werden und die Zufahrt über diese Straße nur in Ausnahmefällen möglich sein.
- Es wird gefragt, wo die Straßen hinsollen, die die Gewerbe an den Verkehr anschließen.
- In der Privatstraße wäre eine geschützte Radweganbindung vorzusehen, weshalb die Einteilung der Straßenverkehrsfläche zwingend Gegenstand der Festsetzungen sein müsse.
- Die Breite der Fußwegzuführung von 2,50 m Breite wäre nicht ausreichend.

Stellplätze

- Es wird gefragt, wo die Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ parken sollen.
- Die vorgesehenen Stellplätze würden nicht ausreichen. Die Berechnungen zum Stellplatzbedarf für Kfz wären unrealistisch und würden als willkürlich angesehen werden.
- Der Bau einer Tiefgarage wird abgelehnt. Stattdessen solle der Pkw-Verkehr reduziert und die Fahrradinfrastruktur verbessert werden.
- Auch bei einem autofreien Quartier sollen barrierefreie Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden.

Feuerwehrwege

- Es wären nicht alle notwendigen Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung der Nutzenden vorgesehen.
- Mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und den fehlenden Rettungswegen würden die geforderten Sicherheitsstandards nicht erfüllt werden.

Ver- und Entsorgung

- Der Lieferverkehr für die gewerblichen Nutzungen müsse sichergestellt werden.
- Der zunehmende Lieferverkehr würde die Lebens- und Aufenthaltsqualität einschränken. Deshalb sollten die oberirdischen Flächen zwischen den zukünftigen Gebäuden möglichst freigehalten und es sollte eine unterirdische Anlieferung der Gebäude geplant werden.

Fuß- und Radverkehr

- Die lokalen Verkehrswege für Radfahrende und zu Fuß Gehende wären zu stärken, bevor eine weitere Bebauung am Gleisdreieck geplant wird.

Park am Gleisdreieck

- Der Park würde zur Rangierfläche für Zulieferung, Müllsammlung und Müllabfuhr degradiert.
- Einige Gebäude wären abgeschnitten von der Straßenanbindung. Es wird gefragt, ob die Anbindung dann doch zusätzliche Grünfläche kosten würde.

C36_ÖPNV-Erschließung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die ÖPNV-Erschließung der Baugebiete (noch) nicht gut sei. Es wird gefordert, dass alle geplanten ÖPNV-Zugänge (U2-Südeingang und Zugänge zur S-Bahnlinie S21) in Betrieb wären, bevor die Nutzung in den geplanten Neubauten aufgenommen wird.

C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Belange des Fuß- und Radverkehrs unzureichend berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wird sich nicht mit dem Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auseinandergesetzt (durch kompakte Bauweise wird ausweichen zunehmend erschwert).
- Es würden Flächen für zu Fuß Gehende benötigt.
- Der Fußgängerverkehr würde nur unzureichend berücksichtigt. Die Breite des Fußwegs von 2,50 m Breite wäre nicht ausreichend.
- Fahrradinfrastruktur muss vor allem zum Schutz der zu Fuß Gehenden besser ausgebaut werden.
- In der Erschließungsstraße solle eine geschützte Radweganbindung vorgesehen werden. Eine Einteilung der Straßenverkehrsfläche solle daher zwingend Gegenstand der Festsetzungen werden.
- Die Fahrradwege seien zu breit. Dadurch würde schnelles und rücksichtsloses Fahren gefördert werden.

Fahrradabstellplätze

- Das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) sei nicht mehr zutreffend. Im Gutachten selbst würde darauf hingewiesen werden, dass der Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren wahrscheinlich steigen wird und von daher die Kapazitätsermittlung der Fahrradabstellplätze anzupassen sei.
- Die Anzahl an geplanten Fahrradstellplätzen sei unzureichend und sollte deutlich erhöht werden.
- Ein Teil der Fahrradstellplätze sollte im Erdgeschoss der Gebäude untergebracht werden.

C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld nur unzureichend berücksichtigt wurde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Gutachten Fuß- und Radverkehr (2017)

- Das Ergebnis der Verkehrszählung für zu Fuß Gehende und Radfahrende wäre nicht mehr aktuell, nicht repräsentativ und daher die tatsächliche Frequenz bei der Berechnung zur Zunahme der Frequentierung nur unzureichend berücksichtigt.

2. Radfernweg / Verbindung Westpark-Ostpark

- Der Verbindungsweg zwischen Westpark und Ostpark, vor allem an der Engstelle nördlich des ehemaligen Stellwerks, müsse verbreitert werden.
- Die zunehmende Frequenz würde die Querung (West-/Ostrichtung) des Radfernwegs erschweren, insbesondere nördlich und südlich des Sonnendecks.

3. Rad- und Fußverkehr im Park am Gleisdreieck

- Die Wege und Verkehrsflächen wären bereits heute deutlich übernutzt und es käme häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Radfahrende im Park wären oft rücksichtslos unterwegs. Eine weitere Zunahme an Radverkehr verkrafte der Park nicht.
- Es werden eine Trennung von Fuß- und Radwegen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen gewünscht.
- Es wird eine neue Verbindung zwischen Kreuzberg und Schöneberg als Überbrückung der Fernbahn gewünscht, wenn nicht in der Achse des Generalzugs, dann etwas weiter nördlich, um trotzdem noch einen Anschluss an die Bülowstraße herzustellen.

4. Äußere Erschließung / Brücke Landwehrkanal

- Es wird die Überbrückung des Landwehrkanals einschließlich der uferbegleitenden Straßen gewünscht.

C39_Mobilitätswende

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwar der Ausbau des ÖPNV befürwortet werden würde, aber andere Ziele der Mobilitätswende nur unzureichend berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Das Projekt verstärke vorhandene Verkehrsprobleme (Überlastung der Straßeninfrastruktur, Abgas- und Feinstaubbelastung) noch. Das erhöhte Verkehrsaufkommen sei bei den heutigen ökologischen Problemen nicht mehr zu rechtfertigen.
- Seit geraumer Zeit versuche der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg den Autoverkehr zu minimieren, um den CO₂-Ausstoß zu minimieren. Es wäre anzunehmen, dass mit der neuen Bebauung der Autoverkehr zunehmen werde.
- Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sollte der PKW-Verkehr im Gebiet reduziert werden. U.a. deshalb würde der Bau einer Tiefgarage abgelehnt werden, da dies dem „autofreien“ Quartier widersprechen würde.
- Die hohen Baukosten für die Tiefgarage sollten besser in Vorhaben für Verkehrsmittel des Umweltverbundes investiert werden.
- Die Fahrradinfrastruktur sollte ausgebaut werden, es sollten mehr Fahrradstellplätze geplant und Parkplätze durch Fahrradkeller ersetzt werden.
- Das Gebiet könne mit öffentlichen Ladesäulen für Elektromobilität (Auto u. Fahrrad) ausgestattet werden.

C40_FNP_Entwickelbarkeit

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) entwickelbar sei, wie es in § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB vorgeschrieben ist. Es wird insbesondere angezweifelt, dass ein Kerngebiet mit einer GFZ von 3,5 im Bebauungsplan aus einer Mischfläche 2 im FNP entwickelbar wäre. Es wird auch angezweifelt, dass die damit einhergehende Einschränkung der Wohnnutzung vertretbar wäre.

C41_Kerngebiet

Es wird angemerkt, dass die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ als Kerngebiete festgesetzt werden sollen, was kritisch gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Ausweisung als Kerngebiet sei unbegründet.

- Die Umgebung sei bislang nicht kerngebietstypisch.
- Die Ausweisung als Kerngebiet sei für eine Büronutzung nicht erforderlich.
- Die Ausweisung als Kerngebiet erfolge nur wegen der damit verbundenen hohen Grundstücksausnutzung.
- Es wird gefragt, was ein Kerngebiet sei.

C42_Büromarkt_Büroflächen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in einem großen Umfang Büroflächen vorgesehen werden, für die kein Bedarf gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Büroraum sei völlig überrepräsentiert.
- Es hätte schon vor der Corona-Pandemie keinen Bedarf an Büroflächen gegeben.
- Die Corona-Pandemie hat zu einem hohen Anteil an Homeoffice geführt und damit würde der Bedarf noch weiter sinken.
- Die Begründung zum Bebauungsplan erörtert an keiner Stelle, welche langfristigen Auswirkungen das verstärkte Arbeiten im Homeoffice auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte, obwohl diese bereits zu einer Zeit verfasst wurde, in dem die Corona-Pandemie bereits seit mehreren Monaten andauerte.
- Büroraum in einem erheblichen Umfang, wie es die Planung vorsieht, würde nicht mehr benötigt werden. Damit wäre die Planung nicht mehr zeitgemäß.
- Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf.
- Der Anteil an Büroflächen solle reduziert oder aufgegeben werden.
- Der bisher prognostizierte Bedarf an Büroflächen würde nicht mehr der Realität entsprechen, da die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt unberücksichtigt bleiben.
- Es bedürfe einer Büroflächenbedarfsanalyse, die aktuelle Gegebenheiten berücksichtigt.
- Es fehle an einem unabhängigen Gutachten zur Büroflächennachfrage im Allgemeinen und im Besonderen an diesem Ort und zu den zu erwartenden Vermietungspreisen.
- Es gäbe einen hohen Leerstand an Büroflächen in Berlin / leerstehende Bürogebäude.
- Es wird gefragt, ob alle vorhandenen Immobilien, in welchen gewerblich vermietet wird, in die Planung einbezogen worden wären.
- Ein Leerstandsmelder, wie es ihn in anderen europäischen Großstädten gibt, würde den enormen Leerstand an gewerblichen Flächen in Berlin aufzeigen.
- Es würde ein Leerstand der Bürobauten im Projekt oder in anderen Teilen der Stadt drohen.
- Es wird gefragt, ob die geplanten Bürobauten aus der Perspektive einer langfristigen Wirtschaftlichkeit opportun sein können.
- Aufgrund des Verschmelzens von Wohnen und Arbeiten bedürfe es neuer Gebäudetypologien, weg von homogenen Bürokomplexen.
- Die hauptsächliche Schaffung von Büroräumen würde die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend mindern.

C43_Forderung_Wohnen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Wohnnutzung vorgesehen wäre, obwohl in Berlin ein hoher Bedarf an Wohnungen bestünde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht sollte die Schaffung von Wohnraum in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Vorrang haben. Die Planung wird abgelehnt, da sie keinen Wohnraum vorsieht und damit dem vorherrschenden Bedarf nicht gerecht werden würde.
- Angesichts des wachsenden Wohnungsbedarfs in Berlin und des Mangels an bezahlbarem Wohnraum sollte unter einer Nutzungsmischung mehr Fläche für Wohnraum und weniger Fläche für Büros vorgesehen werden. Insbesondere in den innerstädtischen Bezirken würden bezahlbare (Miet-)Wohnungen benötigt werden.
- Die Begründung zum Ausschluss einer Wohnnutzung wäre weder ausreichend noch nachvollziehbar.
- Der Ausschluss von Wohnen erscheine angesichts benachbarter Wohnnutzungen, die einer mindestens ebenso hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, wenig überzeugend.
- Es sollte auf die Ausweisung eines Kerngebietes verzichtet werden, sofern Wohnungen aus Sicht des Lärmschutzes möglich sind. Mittlerweile gäbe es viele Wohnungen am Park, die auch vom U-Bahn Lärm betroffen wären.
- In der Begründung würde behauptet werden, dass die schalltechnische Untersuchung den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung empfiehlt. Das Schallgutachten würde eine mögliche Wohnnutzung aber überhaupt nicht bewerten. Das müsse nachgeholt werden.
- Aus dem Schallgutachten ließe sich ableiten, dass an der Südostfassade von Turm 6 und an der Ostfassade von Turm 7 auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könne. Es gäbe eine lärmabgewandte Seite, wo Wohnen möglich wäre.
- An der Ostseite von Turm 7 und eventuell auch an der Ostseite von Turm 6 sollte eine Wohnnutzung durchaus möglich und erlaubt sein.
- Das südliche Baufeld bietet eine lärmabgewandte Seite, wo problemlose Wohnen möglich wäre. Damit würde der Forderung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) zur Berücksichtigung des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ entsprochen werden.
- Angesichts der Wohnungsnot und moderner Schallschutztechnik müsse eine Wohnbebauung auch entlang der Hochbahn oberste Priorität bekommen.
- Anstelle eines Kerngebietes sollte ein Urbanes Gebiet ausgewiesen werden, um Wohnen ohne Festlegung des Nutzungsverhältnisses zu ermöglichen.

C44_Einzelhandel

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Einzelhandelsflächen vorgesehen wären, deren Zulässigkeit kritisch gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es würde keine Nachfrage für die zulässigen 1.000 m² Verkaufsfläche bestehen.
- In der Umgebung wäre der Bedarf an Einzelhandelsangeboten gedeckt. Die bestehenden Flächen sind nicht vollständig vermietet.
- Die Nachfrage würde weiter sinken, weil stationärer Handel und Einzelhandel an Bedeutung verlieren.
- Es wäre keine ausreichende Fläche für einen großflächigen Supermarkt (Nahversorgung) vorgesehen.

- Es würde an individuellem Einzelhandel fehlen.

C45_Vergnügungsstätten

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Vergnügungsstätten zulässig wären und dies kritisch gesehen wird. Teilweise werden Vergnügungsstätten grundsätzlich abgelehnt, teilweise nur eine erhöhte Anzahl an Vergnügungsstätten oder auch die Anlage großflächiger Vergnügungsstätten. Es werden negative Auswirkungen, wie die Zunahme von Kriminalität und Vandalismus, befürchtet.

C46_Realteilung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Möglichkeit einer Realteilung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 nicht ausreichend geregelt wäre.

C47_Kritik_Ermittlung_GFZ

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die GFZ-Ermittlung fehlerhaft wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. der Begründung würde ein Verwirrspiel um die Größe des Baulandes erfolgen und es gäbe zwei verschiedene Berechnungsmethoden bei der GFZ-Ermittlung.
2. SenSW II A würde die geplante Baumasse kritisch sehen, (Zitat aus Begründung: „(...), da in der Berechnung womöglich Flächen einbezogen wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.“
3. Die zukünftige Straßenfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße stünde bisher im Eigentum des Landes Berlin und läge außerhalb des Gebiets des Städtebaulichen Vertrags von 2005. Diese Fläche dürfe nicht bei der Ermittlung der GFZ herangezogen werden.
4. Das Bezirksamt solle bestätigen, dass nicht mehr Grundfläche für die Berechnung ange setzt worden wäre als tatsächlich bebaubar zur Verfügung stehen würde.

C48_Kritik_GF/GFZ-Höhe

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine zu hohe Geschossfläche (GF) und Geschossflächenzahl (GFZ) festgesetzt werden würde, die auch über der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ von 3,5 liegen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Das Maß der baulichen Nutzung würde als zu hoch angesehen werden. Es wird sich eine weniger dichte Bebauung gewünscht.
- Die Dichte von bis zu einer GFZ von 4,1 (bzw. bis zu 5,1) würde allein aus dem Wettbewerbsergebnis hergeleitet werden, nicht aus der Gebietstypik und den Begebenheiten vor Ort.
- Es würde eine Erklärung fehlen, warum über das im „Konsenskonzept“ vorgeschlagene Maß (100.000 m² BGF für Neubau) gebaut werden soll.
- Es widerspräche dem Gebot der gerechten Abwägung, wenn Gemeinden, hier die zuständigen Organe Berlins, bereits zu Beginn der Bauplanung gewisse Vorwegbindungen getroffen haben (Deal zwischen dem Land Berlin und der Deutsche-Bahn-Vermarkterin Vivico Real Estate). Jegliche derartige Vorwegbindung wäre gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB rechtlich unzulässig.

- Der Bebauungsplan würde eine GFZ von 4,1 (beziehungsweise je nach Berechnungsmethode auch 5,1) vorsehen, obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ von 3,5 vorsehen würde.
- Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche würden das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel übertreffen. Es gäbe keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.
- Sofern die Geschossfläche von 119.000 m² aus dem Rahmenvertrag auf der Fläche mit einer GFZ von 3,5 nicht zu erreichen wäre, sollte unter der Geschossfläche von 119.000 m² geblieben werden. Die Fläche einfach beizubehalten und damit eine höhere GFZ zu genehmigen, würde den Investor unzulässig gegenüber anderen Bauherren bevorzugen.
- Aus falschen planungsrechtlichen Einschätzungen wäre eine Bebaubarkeit abgeleitet worden, die dann nur in einer hohen Dichte und insbesondere durch Hochhäuser zu realisieren war.
- Es gäbe keinen Grund das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß zu überschreiten. Die Baumasse sollte auf das im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 vorgesehene Maß reduziert werden.
- Wenn die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entsprechen würde, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter.
- Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck die Bauherren und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, würden die Investoren der Urbanen Mitte versuchen, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß.
- Hinweise zur Ablehnung der baulichen Dichte würden nur „negativ abgewogen“ werden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) hätte die vorgesehene GFZ von 4,1 bereits im frühzeitigen Beteiligungsverfahren abgelehnt.
- Die hohe bauliche Dichte würde zu einer Überlastung der Strukturen der umliegenden Gebiete führen.
- Alle negativen Auswirkungen, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei einer geringeren Bebauung vermindert werden.
- Es wird sich für eine Reduzierung des Bauvolumens sowie der Gebäudehöhen auf ein ökologisch und menschlich verträgliches Maß ausgesprochen.

C49_§17_BauNVO

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten wären. Die Überschreitung würde aus stadtplanerischer Sicht und aus Sicherheitsaspekten als unverantwortlich angesehen werden. Weiterhin werden keine Gründe gesehen, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nutzen. Insgesamt wären die städtebaulichen Gründe nicht ausreichend.

C50_Kritik_Gebäudehöhen

Es wird angemerkt, dass die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geplanten Festsetzungen zur zulässigen Höhe der baulichen Anlagen kritisch gesehen werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Höhe der Gebäude wäre zu hoch.

- Die Planung von Hochhäusern würde abgelehnt werden.
- Die Berliner Traufhöhe (max. 22 m) würde überschritten werden.
- Die geplante Bebauung passt sich nicht an die Gebäudehöhe der Bestandsbebauung im Westen, Osten und Süden an.
- Die geplante Bebauung sollte so niedrig bleiben, dass der U-Bahnhof Gleisdreieck weiterhin sichtbar bleibt.
- Die hohen Gebäude würden die bisherige Weite des Ortes und den Park am Gleisdreieck beeinträchtigen.
- Die geplanten Gebäudehöhen sollten deutlich gemindert werden.

C51_Abstandsflächen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung nicht eingehalten werden würden. Das würde auch dazu führen, dass das Grundstück des Deutschen Technikmuseums durch die Verkürzung der Abstandsflächen eine erhebliche Wertminderung erfahren würde.

C52_Verschattung

Es wird angemerkt, dass das zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten Fachgutachten „Besonnung und Verschattung“ (Stand 22.05.2018) unzureichend wäre und die Auswirkungen nicht deutlich darstellen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Das Fachgutachten wäre nicht dazu geeignet, „den Laien der Öffentlichkeit, den Mitgliedern der BVV oder auch den Fachleuten im Stadtplanungsamt“ deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattungen führen würde. Vielmehr würde eine bewusste Fehlinformation erreicht werden. Das Ausmaß der Beeinträchtigung würde verschleiert werden.
2. Es wird eine weitreichende Verschattung der umliegenden Gebäude und Flächen durch die hohen Gebäude befürchtet.
3. Es wäre keine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des Schattenwurfs der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten vorhanden.
4. Die Schatten wären besser erkennbar, die sich hauptsächlich auf die gegenseitige Verschattung der Hochhäuser beziehen würden.
5. Es wäre keine aussagekräftige Darstellung vorhanden, wie die STATION Berlin, der Museumspark, der Ostpark und der Westpark betroffen wären.
6. Schatten in der Umgebung würden nachvollziehbar dargestellt werden, wenn sie klein wären und eher unerheblich, sonst nicht.
7. Es würde nur die Verschattung des Westparks begutachtet werden. Allerdings wären auch weitere Flächen und benachbarte Gebäude betroffen. Es fehlten:
 - die Adressen der Häuser, die verschattet werden würden,
 - die Berechnung wie viel Schatten sie abbekommen würden und
 - wie viele Sonnenstunden verbleiben würden.
8. Eine Betrachtung der Wohnungen in der Umgebung würde fehlen. Gerade dann, wenn die Besonnungsanforderungen nur knapp erfüllt werden oder bereits unterschritten sind,

würde die zusätzliche Verschattung große Bedeutung haben. Wenn zahlreiche Wohnungen bereits jetzt eine unzureichende Besonnung aufweisen oder knapp an den Grenzwerten liegen, wäre eine weitere, großräumige Belastung unzulässig.

9. Auf den Seiten 7 bis 56 wären die auf die bestehende Wohnbebauung fallenden Schatten schlecht erkennbar oder nicht dargestellt.
10. Irreführend wären auch die Darstellungen zu Schattenwürfen vor Sonnenaufgang (Seite 38) und nach Sonnenuntergang (Seite 46), wo natürlich gar kein Schatten zu sehen sein könne.
11. Auf Seite 40 bis 44 (10Uhr bis 14Uhr, 21.Dezember) würden die Schatten weit über die Abbildungsränder hinausreichen, auch über die der oberen Zeichnung mit größerem Ausschnitt.
12. Die Schatten würden immer dann „unkenntlich“ dargestellt werden, wenn die Sonne tief steht und die Schatten lang sind.
13. Die Darstellung der Schatten würden im Sommer um 20Uhr enden, wenn der Schatten gerade die Möckernstraße erreicht (Seite 21). Die zunehmende Verschattung danach, z.B. um 21Uhr, wäre nicht mehr dargestellt.

C53_Verschattung_Technikmuseum

Es wird angemerkt, dass die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Bebauung das Grundstück des Deutschen Technikmuseums verschatten würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Bebauung würde das DTM-Grundstück am Nachmittag verschatten und es damit wesentlich beeinträchtigen.
- Der historische Charakter des Geländes würde zerstört werden.
- Die Verschattung des DTM-Grundstücks würde weder im Gutachten „Besonnung und Verschattung“ (Stand 22.05.2018) noch in der Begründung angemessen ermittelt und bewertet werden.

C54_schalltechnische_Untersuchung

Es wird angemerkt, dass in der zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten schalltechnischen Untersuchung unzureichend wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die zusätzlichen Lärmbelastungen und ihre gesundheitlichen Auswirkungen wären weder sach- und fachgerecht ermittelt worden, noch vollständig.
2. Die Belastung durch Verkehrslärm wäre so hoch, dass in den Türmen 6 und 7 Arbeiten nicht möglich wäre.
3. Die durch das Vorhaben verursachten Schallemissionen wären nicht umfassend ermittelt und ausreichend berücksichtigt worden. Als problematisch angesehen werden
 - eine allgemeine Zunahme des Lärms,
 - eine schwierige Immissionsausbreitung,
 - die fehlende Bewertung des nutzungsbedingten Lärms (z.B. durch gastronomische Einrichtungen) und
 - ihre Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck und die Anwohner.

C55_Anpflanzungen_Begrünung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Klimaanpassung nicht ausreichend wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Baumpflanzungen

- Es würde nur für 3 Laubbäume eine Pflanzfestsetzung (TF 9.1) getroffen werden. Die Anzahl der festgesetzten Baumpflanzungen sollte verdoppelt werden, um das Kleinklima nachhaltig zu verbessern.

Dachbegrünung

- Der festgesetzte Anteil an Dachbegrünung sei viel zu gering. Das Begrünungspotenzial würde nicht ausgeschöpft werden, der Dachbegrünungsanteil solle deutlich erhöht werden.
- Es wird eine Kombination mit Regenwasserrückhaltung und Solaranlagen gewünscht.

Fassadenbegrünung

- Es sei keine Fassadenbegrünung vorgesehen und wird gefordert.
- Eine Fassadenbegrünung sei bei Hochhäusern irrelevant.

C56_Städtebaulicher_Vertrag

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ folgende Themen nicht behandelt und geregelt worden wären:

1. Für die Privatstraße seien die baulichen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten zu gewährleisten (im Sinne der gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB). Dies müsse im Städtebaulichen Vertrag ergänzt werden.
2. Zur Sicherung der erforderlichen Kostenbeiträge für bauliche Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sei die Einräumung einer dinglich gesicherten Reallast zu Gunsten eines Rechtsträgers erforderlich.
3. Der Angebotsbebauungsplan lasse u.a. großräumige Diskotheken zu, da das städtebauliche Konzept nicht umzusetzen sei und es keinerlei Bindungen hinsichtlich einer zwingend zu realisierenden Gebäudehöhe gäbe.
4. Die geplante Bebauung böte kein Angebot für Künstler*innen und Kleingewerbe und ermöglicht nur finanzstarken Interessenten eine adäquate Nutzung.
5. Es würden zu wenige Sozialwohnungen und Kleingewerbeflächen berücksichtigt werden.

C57_Fassadengestaltung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ für die Neubauten Glasfassaden vorgesehen wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes wären Glasfassaden nicht mehr zeitgemäß und würden zudem die Vögel gefährden.
- Die geplanten Materialien würden zu einer Veränderung des Stadtbildes und zur Aufheizung der Innenstadt sowie des Parks beitragen.
- Die geplanten Materialien entsprächen nicht dem aktuellen Stand der Technik.
- Hinsichtlich der Fassadengestaltung wären benachbarte Altbauten (z.B. der ehemalige Postbahnhof) nicht einbezogen oder berücksichtigt worden.

- Vorgeschlagen wird, dass die Südfassaden zur Energiegewinnung genutzt und die Fassaden zur S-Bahn begrünt werden könnten.

C58_Freiraumgestaltung

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Begrünungskonzept unzureichend sei. Es würde keine Aufenthaltsqualität geschaffen. Daher wird ein „umfassendes“ Begrünungskonzept gewünscht.

C59_nachhaltiges_Quartier

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keiner nachhaltigen Stadtentwicklung entsprechen und das Thema Klimaschutz und die Ziele für ein klimangepasstes Quartier nicht berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Nachhaltigkeit

- Der Bebauungsplan würde in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung berücksichtigen und den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt widersprechen.
- Es würde die Umsetzung fortschrittlicher Nachhaltigkeitskonzepte fehlen. / Das Projekt würde sich durch konsequente Nichtnachhaltigkeit auszeichnen.
- Die Planung des Areals müsste sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.
- Die Lebensqualität für Anwohnende würde sich nachhaltig verschlechtern.
- In keinem der Gutachten würden die Zukunftsfähigkeit der Bebauung, des Nutzungskonzeptes sowie die Frage der Begrünung und Nachhaltigkeit von Gebäuden geklärt.
- Wenn längerfristig geplante Bauvorhaben nicht mehr den ökologischen und sozialen Zielen der Stadtentwicklung entsprechen würden, sollten bestehende Verträge gekündigt oder nachverhandelt werden.
- In dieser Lage würde sich die einmalige Chance bieten, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung umzusetzen.
- Es wird sich für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ausgesprochen, welche sich am Gemeinwohl orientiert, die veränderten Bedingungen durch Corona einbezieht, umweltpolitische Aspekte im Blick hat und den Bedürfnissen nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin gerecht wird.

Klimaschutz / Klimaanpassung

1. Die Vereinbarungen aus den Pariser Klimaverträgen, die Klimaziele der EU, das Klimaschutzprogramm und das Ziel 2050 „Berlin soll klimaneutral werden“ würden nicht berücksichtigt werden.
2. Das Bauvorhaben würde gegen das Ziel der Berliner Landesregierung verstoßen, CO₂ in erheblichem Umfang bei verzichtbaren Maßnahmen einzusparen. Die Bauindustrie wäre eine der großen CO₂ -Emittenten.
3. Das Landschaftsprogramm würde im Bebauungsplan keine Rolle spielen. Im Umweltbericht würde festgestellt werden, dass das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz liegt und die genannten Ziele durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt werden.

4. Das Vorhaben hätte negative Auswirkungen auf den Klimawandel und würde nicht auf sich verstärkende Klimaveränderungen („riesige Umweltsauerei“; „immobilienwirtschaftliche Interessen statt Klimaresilienz“) reagieren. Es wäre nicht mehr zeitgemäß.
5. Die Vorgabe müsste angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung sein, dass die Gebäude ausschließlich mit Heizungssystemen ohne örtliche Emissionen aus Verbrennungsprozessen ausgestattet werden dürften.
6. Die Glasfronten wären im Sommer als auch im Winter klimaschädlich. Ergänzend von energieintensiven Klimaanlage auszugehen, wäre nicht im Sinne des Stadtentwicklungsplans (StEP) Klima 2.0.
7. Es wird Engagement für den Umweltschutz und gegen die extremen Klimaveränderungen vermisst.
8. Der Klimawandel sorgt für neue Herausforderungen. Es werden qualifizierte Erholungs- und Freiflächen, Outdoor-Spielplätze, Begegnungszonen und Flächen, auf denen die Temperatur reguliert werden kann, benötigt.
9. Eine intensivere Begrünung würde das Mikroklima begünstigen.
10. Es wäre die verstärkte Einbindung von Expert*innen sowie die Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes/ Klimagutachtens erforderlich.

C60_Solaranlagen

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Nutzung von Photovoltaikanlagen und die Forderungen aus dem Solargesetz Berlin zu wenig Berücksichtigung finden würden. Es sollten Photovoltaikanlagen errichtet werden. Dachbegrünung und Solarnutzung sollten mindestens 50 % umfassen. Außerdem solle das Solargesetz Berlin, das erst ab 2023 gilt, bereits verpflichtend in der ‚Urbane Mitte Süd‘ angewandt werden.

C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf die umliegenden Denkmäler nicht angemessen berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Belange der Denkmalpflege würden nicht berücksichtigt werden.
- Der historische Ort würde durch die Bebauung nicht aufgewertet, sondern zerstört werden.
- Die historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten würden verdeckt werden.
- Die Gleisanlagen würden in den Hintergrund gedrängt werden.
- In der Begründung würde die Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern (z.B. Sicht auf die Hochbahnviadukte, Wahrnehmung des U-Bahnhofs Gleisdreieck, des Wasserturms auf dem Gelände des Technikmuseums und des ehemaligen Postbahnhofs) erkannt werden, aber es gäbe keine Schutzmaßnahmen.
- Das einzigartige Zeugnis historischer Verkehrskultur (Anm.: hier wird sich auf die Anlagen des ehemaligen Potsdamer und Anhalter Bahnhofs bezogen) sollte erhalten werden, zumal es mit dem Gedenken an die in der NS-Zeit Deportierten verbunden ist.
- Das Bahnhofsgebäude mit seiner markanten Stahlkonstruktion wäre identitätsstiftend für das Quartier und sollte weiterhin sichtbar bleiben.
- Der U-Bahnhof Gleisdreieck stünde nicht wegen seiner Schauseite zur Straße unter Denkmalschutz, sondern wegen der Konstruktionen, die nur vom Park sichtbar wären.

- Es wäre nicht richtig, dass der denkmalgeschützte U-Bahnhof durch den Bau der S-Bahnlinie S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt wird. Denn die neue S-Bahnlinie S21 wird ungefähr auf der Trasse und in der Höhenlage des ehemaligen Ringbahnviadukts verlaufen. Sie würde den Blick auf den U-Bahnhof nicht einschränken.

C62_Ortsbild_Sichtachsen

Es wird angemerkt, dass die Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Ortsbild verändern und bisherige Sichtbeziehungen beeinträchtigen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Das Ortsbild würde nachhaltig negativ verändert werden.
2. Die geplanten Hochhäuser würden einen Störfaktor im Stadtbild darstellen. Sie würden wie eine künstliche Barriere wirken, statt Kreuzberg und Schöneberg zu verbinden.
3. Der historische Freiraum der Güterbahnhöfe der Potsdamer und der Anhalter Bahn sowie des Postbahnhofs würden visuell zerschnitten werden. Auch der Freiraum des Parks am Gleisdreieck würde zerschnitten werden.
4. Bisherige Sichtbeziehungen auf denkmalgeschützte Gebäude oder identitätsstiftende Landmarken würden eingeschränkt werden. Dabei sollten sie erhalten und geschützt werden. Die historische, den Ort prägende Kulisse würde beeinträchtigt werden.
5. Die weiten Blickmöglichkeiten im Park am Gleisdreieck würden durch die geplante Bebauung eingeschränkt oder auch nachhaltig zerstört werden.
6. Die Gebäudehöhen würden veränderte Sichtachsen weit über die Bezirksgrenze hinaus (z.B. zum Fernsehturm) schaffen oder bisherige Blickachsen beeinträchtigen.
7. Da das Gebiet des Bebauungsplan VI-140cab nur den südlichen Abschluss der geplanten Gesamtbebauung bildet, bestünde die Gefahr, dass bei einer Verzögerung oder Verhinderung der anderen B-Pläne der ‚Urbanen Mitte‘, hier ein Torso als Fremdkörper entstünde.

C63_Park_Erhalt

Es wird angemerkt, dass zum einen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Flächen des Parks am Gleisdreieck Bestandteil der Baugebiete werden und sich zum anderen der Charakter der Parks ändern würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Park am Gleisdreieck solle nicht bebaut oder in seiner Größe verkleinert werden. Das würde zu einem Verlust von Natur und Grünflächen führen. Er solle in der jetzigen Form mit seinen naturbelassenen Flächen erhalten bleiben.
- Das Gutachten zur Nutzungszunahme würde fälschlicherweise nicht berücksichtigen, dass durch den Bau der 7 Häuser mehrere Hektar Parkfläche des Westparks verloren gehen würden.
- Der Park am Gleisdreieck würde von Anwohnenden und der Stadtbevölkerung als Ort der Ruhe und Erholung genutzt werden. Er wäre gleichsam wertvoll für Mensch und Natur.
- Den im Park am Gleisdreieck angesiedelten Tieren würde weiterer Rückzugsraum entzogen und durch den Wegfall von Wiesenflächen würde das Insektensterben beschleunigt werden.
- Im Allgemeinen würde der Erhalt der städtischen Freiflächen als sehr wichtig angesehen werden.

- Es würden größere Park- und Freianlagen im Nahbereich von Wohnquartieren (insb. seit der Corona-Pandemie und vor dem Hintergrund des Klimawandels) benötigt werden.
- Kreuzberg und Schöneberg wären bereits mit Grünflächen unterversorgt.
- Nach Fertigstellung des Bauvorhabens würde sich der Charakter des Parks am Gleisdreieck erheblich verändern.
- Durch die hohen Gebäude würde der Park am Gleisdreieck zerschnitten werden und wäre nicht mehr als ein zusammenhängender Park zu erfahren.

C64_Park_optische_Einengung

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. durch die Realisierung der zulässigen Hochhausbebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ der Park am Gleisdreieck optisch eingeengt werden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Bebauung würde das Raumgefühl im Park einschränken und das Gefühl von Enge verstärken.
- Der bisher interessante optische Gesamteindruck des Westparks würde von den geplanten Hochhäusern erdrückt werden. Die hohe Baudichte und die massiven Baukörper am Rand erdrücken den Park.
- Der Westpark würde durch die Höhe der Gebäude bedrängt und zum „grünen Schlauch“ / „Vorgarten“ / „Bettvorleger“ / „grünen Abstandsfläche“ zwischen massiven Gebäuden degradiert werden.
- Wenngleich faktisch keine Flächen des Parks am Gleisdreieck in Anspruch genommen werden, so bleibt die Wirkung von massiver (Hochhaus-) Bebauung auf das Empfinden der Parkbesucher unberücksichtigt.
- Eine geringere Bebauungsdichte hätte u.a. positive Auswirkungen auf das Raumgefühl im Park am Gleisdreieck.

C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. durch die geplante Hochhausbebauung der Park am Gleisdreieck (vor allem der Westpark) verschattet werden würde und dies relevante negative Auswirkungen hätte. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Eine negative Folge der geplanten Bebauung wäre die Verschattung des Westparks am Vormittag und damit der Verlust der Morgensonne im Park am Gleisdreieck.
- In den Wintermonaten würden morgens nicht nur der mittlere Teil des Westparks verschattet werden, sondern auch der komplette nördliche Teil.
- Die Verschattung würde die Flora sowie die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck beeinträchtigen.
- Auch die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers wäre durch die Verschattung der Parkflächen beeinträchtigt.
- Anders als in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab dargestellt, wird die Verschattung des Westparks weder als geringfügig noch als unerheblich angesehen.
- Die Verschattung wäre falsch berechnet und nicht ausreichend genau dargestellt.
- Durch eine niedrigere Bebauung könnte die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert werden.

C66_Park_Ausgleichsfläche

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Park am Gleisdreieck in seiner bereits bestehenden Funktion als Ausgleichsfläche beeinträchtigt werden würde oder sogar als neue Ausgleichsfläche für die ‚Urbane Mitte Süd‘ genutzt werden solle. Es wird auch eine Reduzierung der bestehenden Ausgleichsfläche vermutet.

C67_Park_Übernutzung

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Fachgutachten „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ vom 28.11.2019 fehlerhaft wäre und die Auswirkungen durch Übernutzung des Parks am Gleisdreieck unterschätzt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten

1. Es wird im Gutachten von 2.650 Beschäftigten im Projekt „Urbane Mitte“ ausgegangen. Das Projekt wird auf der Website mit 3.000 Arbeitnehmenden beworben.
2. Die Zahl der ermittelten zusätzlichen Parknutzenden wird pauschal um ein Drittel reduziert. Dieser Anteil wäre zu groß. Hier läge bei der Einberechnung des Anteils von Homeoffice und den Dienstreisezeiten ein Rechenfehler.
3. Es ergäbe sich eine Zahl von täglich 1.353 bis 1.532 zusätzlichen Parknutzenden nach Fertigstellung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘.
4. Die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius würde schon ohne das Projekt „Urbane Mitte“ unter den Wert für wohnungs- und siedlungsnahen Parkanlagen von 13 m²/Einwohner fallen. Die zusätzlichen Parknutzenden würden die Grünflächenausstattung von 12,7 auf 12,2 m²/Einwohner*in reduzieren.
5. Es sei nicht plausibel, die im Gutachten ermittelte zusätzliche Zahl an Nutzenden auf die gesamte Parkfläche zu beziehen. Es dürften nur die Wegeflächen, berücksichtigt werden.
6. Es müsste ergänzend berücksichtigt werden, dass mit den Bürobauten auch neue Wohnhochhäuser hinzukämen, deren Auswirkungen auch zu betrachten wären („absehbare Kontextänderungen“).
7. Die Zahlen der zu erwartenden Zuzüge wären nicht korrekt, da nicht alle Baumaßnahmen in der Umgebung berücksichtigt wären.
8. Bei der Grünflächenberechnung würden Zahlen des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf mit einbezogen werden. Dieser Bezirk würde aber nicht an den Gleisdreieckpark angrenzen.

Auswirkungen

- Es wird ein starker Anstieg der Anzahl der Parknutzenden befürchtet, was wiederum eine Übernutzung des Parks am Gleisdreieck zur Konsequenz hätte. Weitere Nutzungen in der vorgesehenen Dichte und Belegung wären somit nicht verträglich.
- Der Park am Gleisdreieck wäre bereits zum jetzigen Zeitpunkt übernutzt und die Belastungsgrenzen wären erreicht (u.a. aufgrund der neuen Wohnbebauung).
- Der Park am Gleisdreieck würde durch „Tausende von Berufspendelnden“ auf den Wegen und Freizeitflächen beeinträchtigt werden.

- Eine Übernutzung würde zu einer Steigerung der bereits vorhandenen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen führen (u.a. zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden).
- Es wird gefragt, wie der Park die vielen zusätzlichen Menschen aushalten solle, die zur Mittagspause hineinströmen würden.
- Aufgrund der Übernutzung der Parks am Gleisdreieck würden Beeinträchtigungen für Anwohnende (Lärmbelästigungen, räumliche Enge und fehlende Erholung) entstehen.
- Es sollte berücksichtigt werden, dass auch durch den Bau des geplanten Bahnhofs der S21 eine Nutzungszunahme des Parks am Gleisdreieck zu erwarten wäre.
- Der Grünflächenanteil pro EW zeigt, dass das Verhältnis in Kreuzberg bereits jetzt unterschritten wäre.
- Die Vermutung der Übernutzung könne das Gutachten nicht widerlegen.

C68_Park_Aufenthaltsqualität

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck stark beeinträchtigt werden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Charakter und die Erholungsfunktion des Parks am Gleisdreieck als Naherholungsgebiet (für die anwohnende Bevölkerung) würde massiv beeinträchtigt werden, z.B. durch Minderung des Landschaftserlebens, Geschäfts- und Alltagstrubel.
- Die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck würde gemindert werden, z.B. durch Verschattung und Erhöhung der Windgeschwindigkeiten. Damit würde der Park entwertet werden. Es würde die Lebensqualität, die der Park am Gleisdreieck bietet, zerstört werden.
- Die Verschattung der Parkflächen würde einen großen Einfluss auf die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers haben.
- Die geplanten Hochhäuser hätten eine unverhältnismäßig starke Wirkung auf die Nutzer des Westparks.
- Durch die Größe des Projektes bestünde ein Risiko, dass der Park in seiner aktuell breit angelegten Nutzung an Akzeptanz verliert.
- Mit der Veränderung des Parks am Gleisdreieck wird sich im Rahmen der Fachgutachten nicht auseinandergesetzt.

C69_Drogen_Kriminalität

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen insbesondere auf den Park am Gleisdreieck in Bezug auf die Zunahme von Alkohol- und Drogenkonsum, Drogenhandel und Kriminalität nicht ausreichend untersucht und berücksichtigt worden wären. Die Polizeiprävention von Berlin hätte Einspruch gegen das Projekt mitgeteilt und die Berliner Kriminalstatistik wäre zum Vorhaben nicht ausgewertet worden.

C70_Lichtverschmutzung

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben als „Business-Zentrum“ eine Lichtverschmutzung verursachen würde.

C71_Abwägung_privat/öffentlich

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die öffentlichen und privaten Belange nicht gerecht abgewogen worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Privatinteresse würden vor dem Interesse der Allgemeinheit gehen
 - Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan würde ein ausschließlich wirtschaftlicher Eigennutz den Bedürfnissen der Bewohnerschaft vorgezogen werden.
 - Die Meinung der Wählerschaft sollte vor die der Wirtschaft gestellt werden. / Es sollte zugunsten der Allgemeinheit abgewogen werden.
2. Einwendungen würden nicht/ unzureichend berücksichtigt werden
 - Anmerkungen und Einwendungen hätten in keinem nennenswerten Umfang Berücksichtigung gefunden haben.
 - Die Verfasser der Stellungnahmen wünschen sich eine Berücksichtigung ihrer vorgebrachten Anmerkungen und Bedenken.
3. Die Bewertung der Auswirkungen würde angezweifelt werden / Verharmlosung der Folgen
 - Die umweltbezogenen Gutachten würden durch die Planung negiert werden.
 - Die Versiegelung würde sich negativ auf Klima, Wasserhaushalt, Bodenqualität etc. auswirken.
 - Bei geringerer Bebauung wäre eine Verminderung der Auswirkungen möglich.
 - Es würde behauptet werden, dass die negativen Folgen „unempfindlich“ wären oder es keine nennenswerten Beeinträchtigungen gäbe.
 - Es wird eine Überarbeitung der Planung und Anpassung an gesunde Arbeits- und Lebensverhältnisse gefordert.
4. Abwägung der Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst die Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019 nicht berücksichtigt wurde. Darin heißt es:

"Die im Schreiben -Stapl21 vom November 2017- geäußerten Bedenken sind in die Abwägung des Bebauungsplanes VI-140ca eingeflossen.

(1.) Jedoch muss leider festgestellt werden, dass die Problematik der Beeinträchtigung der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen / Grünzug liegen, im Bebauungsplanentwurf VI-140cab nicht ausreichend gewürdigt sind. Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen.

(2.) Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten "Park am Gleisdreieck - Westpark" auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme, die sich in geringem Abstand zu den Grünflächen bis in eine Höhe von ca. 50 Meter über dem Geländeniveau erheben werden. Hier bestehen Bedenken, da sich diese Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden."

5. Abwägung der Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus 12/20

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 in der Begründung ignoriert und bagatellisiert werden würden.

C73_Planzeichnung

Es wird angemerkt, dass die Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ folgende Mängel aufweisen würde:

1. Die tatsächliche Lage, der anhand mit ETRS-Koordinaten bezeichneten Punkte, würde unklar bleiben. Damit würden die Festsetzung nicht die nach Grundgesetz gebotene Normenklarheit erfüllen.
2. Die ETRS-Koordinaten wären nicht vollständig, z.B. würde die Koordinate des südöstlichen Punktes des Baufeldes fehlen. Damit würden sich die Flächenberechnungen nicht nachvollziehen lassen.
3. Die Verletzung der nach Grundgesetz gebotenen Normenklarheit würde ebenso für die Festsetzung der Oberkante der Gebäudehöhen gelten, da unklar bleiben würde, wie sich die tatsächlichen Höhen der Baukörper über Gelände darstellen.

C74_Fachgutachten

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten Fachgutachten

1. parteilich und nicht unabhängig seien, da sie vom Investor beauftragt und bezahlt wurden.
2. unvollständig seien.
3. sich und den daraus gezogenen Schlüssen widersprechen würden.
4. aus der Dokumentation der negativen Auswirkungen keine Konsequenzen ziehen würden. Es würde behauptet, dass die negativen Folgen keine nennenswerten Beeinträchtigungen mit sich bringen.
5. wesentliche Umweltauswirkungen verschleiern bzw. nicht sachgerecht untersuchen würden.

C75_Bürgerengagement

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck, insbesondere auch für die Realisierung und Gestaltung des Parks am Gleisdreieck, nicht anerkannt werden würde.

C76_Beteiligungsmöglichkeit

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. in der Projektentwicklung die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen unzureichend gewesen wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Öffentlichkeit und insbesondere die Kreuzberger Bürger*innen wären nicht über das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ informiert worden.
2. Die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen an der Projektentwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wären unzureichend gewesen bzw. es hätte keine gegeben.
3. Es werden eine Information aller Bürger*innen, eine öffentliche Debatte und ergänzende Beteiligungsmethoden (z.B. World-Café) gefordert.
4. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ würde das Konsenskonzept benannt werden, das das Ergebnis des Werkstattverfahrens beinhaltet. Darin wären alle abweichenden Meinungen unterschlagen worden. Deswegen wäre der

Name „Konsenskonzept“ irreführend und sollte nicht einfach unkritisch übernommen werden. Viele Bürger*innen, die damals teilgenommen hätten, wären mit den Inhalten des „Konsenskonzepts“ nicht einverstanden gewesen.

C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Es wird angemerkt, dass im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Information, die Beteiligungsmöglichkeiten und der Umgang mit den Stellungnahmen und Einwänden der Bürger*innen unzureichend gewesen wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Es hätte keine Debatte mit der breiten Öffentlichkeit stattgefunden. Es würde nicht als ausreichende Beteiligung angesehen werden, die fertigen Pläne im Bezirksamt auszulegen.
2. Zahlreiche Einwände und ablehnende Stellungnahmen von Bürger*innen wären „weggewogen“ worden.
3. Die Informationstafeln wären bewusst klein und spärlich gehalten worden.
4. Die Bebauungsplanunterlagen wären weder barrierearm zugänglich noch verständlich.
5. Es wird gefragt, warum den Unterlagen keine Architektenuisualisierungen beigefügt worden wären.
6. Die Einwände der Unterzeichnenden der Petition seien im Sinne eines „Konsens“ zu berücksichtigen.
7. Der Bebauungsplan solle der Öffentlichkeit zur Abstimmung vorgelegt werden.

C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Es wird angemerkt, dass das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. Teilaspekte des Verfahrens mangel- und fehlerhaft wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Der Bebauungsplan würde von Externen erarbeitet und vom Investor beeinflusst werden.
2. Der Beschluss des Bebauungsplans wäre voreilig.
3. Der Bebauungsplan würde nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß §§ 2 bis 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllen.
4. Es würden Mängel in der Abwägung vorliegen, die als Fehler gemäß § 214 Abs. 1 Satz 1 BauGB einzustufen wären.
5. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollte nicht vom Bebauungsplanverfahren des VI-140caa (Urbane Mitte Nord) getrennt werden.
6. Der Planungsstand des Bebauungsplans wäre intern bereits weiter fortgeschritten und es wären bereits vor Beteiligung der Öffentlichkeit Verträge geschlossen worden.
7. Die Einzelentwicklung des Bebauungsplans sollte gestoppt werden, bis eine Gesamtentwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ mit den Gesamtfolgen abschätzbar wird. Der voreilige Beschluss des Bebauungsplanes „Urbane Mitte Süd“ mit nachfolgender Bautätigkeit würde zu viele Vorgaben für die Nachbargrundstücke festlegen.

C79_Bezirkspolitik

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg politische Zustimmung finden würde und dies nicht nachvollziehbar

wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wäre enttäuschend, dass das Projekt trotz einer links-grünen Regierung geplant und zugelassen werden würde.
- Man hätte erwartet, dass sozial- und umweltpolitische Argumente ein größeres Gewicht hätten. Es wäre eine rückschrittliche Stadtpolitik zu erkennen.
- Die Prognose negativer Folgen aktueller Entwicklungen hätten erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker*innen und Stadtplanende.
- Mit dem Projekt würde die soziale Verdrängung gefördert werden.
- Das Projekt diene der Gewinnoptimierung und dem Ausverkauf der Stadt
- Die starken Bedenken bezüglich des Vorhabens sollen an die zuständigen Verantwortlichen übermittelt werden. Die Politik solle ihrer Verantwortung als gewählte Volksvertreter*innen und bürgernahe Verwaltung gerecht werden.
- In der Wohnungs- und Baupolitik blieben viele leere Worthülsen.

C80_Umsetzung

Es wird gefragt, wann das im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Vorhaben umgesetzt werden soll.

10.2 Ergebnis der Auswertung

C01_Zustimmung

Die positiven und wertschätzenden Stellungnahmen werden gerne zur Kenntnis genommen.

C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI 140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird. Konkrete Kritik wird unter dem entsprechenden Fachthema abgewogen.

C03_Bevölkerungsentwicklung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Gegensatz zu der Darstellung in den Stellungnahmen war die Bevölkerungsentwicklung in Berlin in den letzten 10 Jahren positiv, auch wenn die jährliche Zunahme seit 2017 zurückgeht und es von 2019 zu 2020 zu einer negativen Bevölkerungsentwicklung gekommen ist.

Die Einwohnerzahl ist in Berlin von 2011 bis 2020 um 338.086 Einwohner*innen angewachsen.

Jahr jeweils zum 31.12.	Einwohner- zahl	Einwohner- zunahme	
		absolut	prozentual
2011	3.326.002		
2012	3.375.222	49.220	1,48%
2013	3.421.829	46.607	1,38%
2014	3.469.849	48.020	1,40%
2015	3.520.031	50.182	1,45%
2016	3.574.830	54.799	1,56%
2017	3.613.495	38.665	1,08%
2018	3.644.826	31.331	0,87%
2019	3.669.491	24.665	0,68%

2020	3.664.088	-5.403	-0,15%
------	-----------	--------	--------

Tabelle 43: Bevölkerungsentwicklung Berlin, Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2021

Aus dem Statistischen Bericht A/I/3 (Juni 2022) vom 27.06.2022 geht hervor, dass zum 31.12.2021 die Einwohnerzahl 3.677.472 betragen hat und damit gegenüber dem Vorjahr um 0,36% weiter angestiegen ist. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

(SenSW, nunmehr SenSBW) hat für Berlin eine Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030 erstellt. In der mittleren Variante steigt die Zahl der Einwohner*innen bis zum Jahr 2030 auf 3,92 Mio. an. Die Bevölkerungszunahme ist ein wesentlicher Grund für das Erfordernis neuer Wohnquartiere und Arbeitsstätten. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sollen Flächen zur Schaffung von Arbeitsplätzen ausgewiesen, Kerngebiete für Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden.

C04_§§30,34,35_BauGB

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans wird in Kapitel A. I 2.3 „Städtebauliche Situation und Bestand“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungs- rechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Kapitel A I 2 „Beschreibung des Plangebietes“. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig.

Aus diesem Grund hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen, darin alle durch die Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange einzustellen und diese untereinander und gegeneinander abzuwägen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 34 BauGB oder § 35 BauGB finden dann keine Anwendung mehr.

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind.

Der Flächennutzungsplan Berlin stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

C05_S21

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ein Abschnitt der geplanten S-Bahnlinie S21 verläuft durch das Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘, liegt jedoch nicht im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und ist von daher auch kein Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde Mitte 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Der Grund für die Teilung war, dass die Deutsche Bahn sich zu dem Zeitpunkt bzw. zu dem damaligen Planungsstand für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 nicht in der Lage sah, die Kompatibilität der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ mit der Planung für die S-Bahnlinie S21 zu bestätigen. Die S-Bahntrasse verläuft durch den benachbarten Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) (vgl. Kapitel A III 6.1. „Teilung des Bebauungsplans VI-140ca“. Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn wird im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für diesen Bebauungsplan geführt.

Die Verantwortung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur für den ÖPNV liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Warum die S-Bahnlinie S 21 bisher nicht gebaut wurde, ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Zurzeit befindet sich der 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 nach Bestellung durch das Land Berlin bei der Deutschen Bahn in der Vorplanung.

Die Teilung ändert indes nichts daran, dass es sich insgesamt um ein zusammenhängendes, einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das in seiner Gesamtheit zeitlich gestaffelt – in zwei Bebauungsplänen – festgesetzt werden soll.

C06_technische_Infrastruktur

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die erforderliche technische Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kann grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der öffentlichen Trebbiner Straße erfolgen. Dazu wurden mit den Leitungsträgern erste Vorabstimmungen geführt, die im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert werden. Bis auf die Prüfung einer grundsätzlichen Machbarkeit ist die technische Erschließung kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

C07_Stadtentwicklungsplanungen

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Land Berlin und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg haben mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung im Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘ unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlins.

Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde dieses Ziel von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, den Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und die Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausführlich ausgeführt.

Auch die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung entsprechen den Stadtentwicklungsplänen. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen.

C08_Hochhausleitbild

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Bei Hochhausvorhaben, für die bei Inkrafttreten des Hochhausleitbilds das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen war, ist die Anwendung im

Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden (vgl. Kapitel A. I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“).

Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die erforderliche Beschlussfassung durch den Bezirk, die am 18.08.2020 erfolgte, waren vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 bereits sehr weit fortgeschritten. Die Anwendung des Hochhausleitbilds war also im Einzelfall zu prüfen.

Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten:

1. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 auch nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist.
2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW), Abt. IIC, hat in ihrem abschließenden Schreiben vom 14.05.2020 zur formlosen Überprüfung des Bebauungsplans (analog der Rechtsprüfung gemäß § 6 AGBauGB), vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lediglich gefordert, das Hochhausleitbild oder eine Auseinandersetzung hiermit in der Begründung zu ergänzen; die zwingende Anwendung hat sie nicht gefordert.

Unabhängig davon wird ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt (vgl. Kapitel A. I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“).

Zum Mehrwert der Planung und des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe C09_Mehrwert.

C09_Mehrwert

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zum Mehrwert des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ wird auf die Ausführungen im Kapitel A. I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“ verwiesen. Dort wird der Mehrwert des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ für die Allgemeinheit dargestellt. Das Kapitel ist gegliedert in:

- Mehrwert für das Umfeld

- Mehrwert für die allgemeine Stadtentwicklung
- Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts
- Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen
- Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur

Hier wird auch ausgeführt, dass im Projektgebiet ein Kultur- und Sportfond zur Förderung lokaler Projekte angeboten sowie Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen etabliert werden sollen. Des Weiteren soll die soziale Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport gefördert werden. Diese Angebote der Projektträgerin sind Bestandteil des Städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag nicht begründet.

C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

In der Begründung werden die Entwicklungen der Planungsüberlegungen dargestellt. Dazu gehört auch der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005.

Im Jahr 2005 wurde ein städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (Rechtsnachfolger: CA Immo), der Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck hat zwei wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe notwendig waren.
- Zum anderen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade, Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“), und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der städtebauliche Rahmenvertrag diene zunächst ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens ‚Urbane Mitte‘ wären dann zum heutigen Zeitpunkt weder die Grundstücksübertragungen abgeschlossen noch der Park gebaut. Das Vertragspaket hat indes ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen, als Kaltluftschneise und als grüne innerstädtische Fahrradverbindung zur Verfügung stehen.

Der Ausgleichsmechanismus sieht vorrangig einen Ausgleich von Nutzungsmaßunterschreitungen in anderen Baufeldern vor und erst in einem zweiten Schritt einen möglichen Ausgleichsanspruch. In diesem Zusammenhang haben die Vertragsparteien die Erstellung einer Bilanzierung vereinbart, um feststellen zu können, ob und gegebenenfalls

welche Abweichung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung vom vorgesehenen Nutzungskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt vorliegt. Für den Fall einer wesentlichen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags zum wirtschaftlichen Nachteil der Vivico kann diese nach dem Rahmenvertrag einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen.

Zu 1. bis 3.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt, nunmehr SenSBW), dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH abgeschlossen. Die Vivico Real Estate GmbH war derzeit Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG und Haupteigentümerin der Grundstücke (vgl. Kapitel A.I. 4.2 „Städtebaulicher Rahmenvertrag“).

Die Behauptung, dass „die Bezirksverwaltung in den Aushandlungen zum Städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investor*innen eingeknickt sei“ wird zurückgewiesen. Es geht bei der Schaffung von Planungsrecht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ nicht um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer*innen, sondern um die Entwicklung der Flächen auf der Grundlage des städtebaulichen Rahmenvertrags, in dem zwischen den Vertragspartnern die Entwicklungsziele für das Areal Gleisdreieck vereinbart wurden.

Zu 4. und 5.

Es ist richtig, dass die Neubauten in den anderen Baufeldern am Park am Gleisdreieck niedriger sind. Das ist jedoch kein zwingender Grund, diese Höhe auch für die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu übernehmen. Der Bebauungsplan setzt die städtebaulichen Entwicklungsziele des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 sowie das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ um.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 enthält u.a. Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S21 und der Fernbahntrasse“ (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“). Die ‚Urbane Mitte‘ sollte sich bewusst insbesondere in der Höhe von der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck abheben. Dieses städtebauliche Entwicklungsziel wurde in der weiteren Planung berücksichtigt und umgesetzt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht hierzu die Bebauung mit den zwei Türmen 6 und 7 vor. Es ist nicht bekannt, in welchem Umfang der städtebauliche Rahmenvertrag öffentlich gemacht worden ist. Eine umfassende öffentliche Einsicht in den Vertrag kann nicht erwartet werden.

Die Projektträgerin hat keine Inhalte in den Vertragstext des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 „hineingedichtet“. Der Bebauungsplan wird nicht von der Projektträgerin, sondern vom Plangeber aufgestellt.

Zum Thema Gebäudehöhe wird auch auf C50_Gebäudehöhen verwiesen.

Zu 6.

Es ist richtig, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ die Ausweisung als Kerngebiet vereinbart wurde. Unter Berücksichtigung, dass der Standort für eine Wohnnutzung weitestgehend ungeeignet ist, haben sich die Nutzungsziele für den Standort nicht geändert. Es ist kein wesentlicher Grund erkennbar, der eine Änderung der Planung und damit eine Vertragsänderung erforderlich machen würde, siehe auch C41_Kerngebiet.

Zu 7.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte, maximal zulässige absolute Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbarten GFZ. Zum Thema Maß der baulichen Nutzung - Geschossfläche / Geschossflächenzahl wird auf die Abwägungen zu C48_GF/GFZ-Höhe verwiesen.

Zu 8. bis 10.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in alleiniger Verantwortung aufgestellt. Eine zu berücksichtigende Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005). Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen erfolgt durch den städtebaulichen Rahmenvertrag jedoch keine Vorwegbindung des Plangebers in Bezug auf die Bebauungsplaninhalte. Die Vertragsinhalte sind als übergeordnete städtebauliche Planung zu verstehen, die zu berücksichtigen ist. Ihre Umsetzung ist Bestandteil der Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Ausgang des Bebauungsplanverfahrens ist trotzdem ergebnisoffen, da erst im Verfahren die verschiedenen Belange der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit abgewogen werden. Im Übrigen ergeben sich die planerischen Festsetzungen aus einer Vielzahl von eigenständigen, städtebaulichen Gründen und sind keine bloße Ableitung aus dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags. Zu diesem Thema wird ergänzend auf die Abwägungen zu C28_städtebauliches_Konzept und C48_GF/GFZ-Höhe verwiesen.

Auch der im städtebaulichen Rahmenvertrag vereinbarte Ausgleichsmechanismus hat das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens zu keinem Zeitpunkt vorweggenommen. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgte Planung ist das Ergebnis einer freien und offenen Abwägung. Der Plangeber war sich der Existenz des Ausgleichsmechanismus im Rahmenvertrag stets bewusst und hat diesen von Anfang an – auf der Grundlage der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs – als legitime Risikoabsicherung zugunsten der Vivico sowie als Ausgleich für die erheblich vergünstigte Übertragung der Parkflächen an das Land Berlin betrachtet. Der Einwand, die Politik solle „nicht ihre Gestaltungshoheit aufgeben“, verfängt vor diesem Hintergrund nicht. Ein Plangeber kann ein Großprojekt faktisch nicht bindungs- und risikofrei eingehen. Ohne unternehmerisches Denken und vertragliche Risikoabsicherungen zugunsten von Investoren wären größere Planungen – wie hier – kaum mehr möglich.

Der Plangeber war zu keinem Zeitpunkt daran gehindert, eine vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags abweichende Festsetzung für das Plangebiet zu treffen. Denn für eine von diesem Nutzungskonzept abweichende Art oder ein im Vergleich hierzu vermindertes Maß der baulichen Nutzung bestand kein rechtliches Hindernis. Eine solche planerische Entscheidung wäre lediglich mit der Konsequenz belegt, gegebenenfalls nach Maßgabe des städtebaulichen Rahmenvertrags Ausgleichsansprüche erfüllen zu müssen. Dabei handelt es sich jedoch keineswegs um einen Automatismus dergestalt, dass für jegliche Abweichung vom vertraglich vereinbarten Nutzungskonzept eine Ausgleichszahlung fällig würde. Zum einen sieht der städtebauliche Rahmenvertrag vorrangig den Ausgleich einer Nutzungsmaßunterschreitung auf anderen Baufeldern vor (vgl. Ziffer 11.1.1 des städtebaulichen Rahmenvertrags) und stellt den Ausgleichsanspruch zusätzlich unter den Vorbehalt einer Bilanzierung sowie einer weiteren – zweiten – Nachbilanzierung nach dem Ablauf von zwei Jahren (vgl. Ziffer 11.1.2 und 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags). Eine etwaige Nutzungsmaßunterschreitung kann weiterhin auf allen anderen Baufeldern, die das im Rahmenvertrag festgehaltene Nutzungsmaß nicht ausschöpfen, kompensiert werden. Hierfür kommt insbesondere das Gebiet des Bebauungsplans VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) sowie das Baufeld „Yorckdreieck“ in Betracht. Zum anderen enthält der Ausgleichsmechanismus bereits tatbestandlich eine Erheblichkeitsschwelle: Erst wenn die

planungsrechtlich zulässige, bilanzierte Nutzung „erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil“ der Grundstückseigentümerin abweicht, kann diese einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen (vgl. Ziffer 11.1.3 des städtebaulichen Rahmenvertrags).

Der Plangeber befand sich demnach nie in der Situation, zwischen nur zwei Handlungsoptionen wählen zu müssen, namentlich zwischen der Festsetzung des Bebauungsplans gemäß dem Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags oder einer Ausgleichszahlung im Falle einer davon abweichenden Planung. Mit anderen Worten: Der Plangeber musste sich gerade nicht zugunsten der im Rahmenvertrag festgelegten Nutzungsmaße entscheiden, nur um eine Ausgleichszahlung zu vermeiden. So hätte er beispielsweise das im Rahmenvertrag festgelegte Nutzungsmaß nur geringfügig unterschreiten oder eine etwaige Unterschreitung auf dem Baufeld „Urbane Mitte Nord“ ausgleichen können, ohne eine Ausgleichspflicht nach dem Rahmenvertrag auszulösen. Das Land Berlin würde gerade nicht automatisch entschädigungspflichtig, wenn „es sich gegen die geplante Bebauung mit Hochhäusern stellte“.

Schließlich ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auch deshalb das Ergebnis einer freien Abwägung, weil diese ohnehin nicht mehr losgelöst von jeglichen Entschädigungsansprüchen erfolgen konnte. Der grundlose Abbruch des Bebauungsplanverfahrens oder eine wesentliche Planänderung können auch jenseits des Rahmenvertrags – von Gesetzes wegen – zu Ansprüchen der Projektträgerin führen, etwa für die insoweit nutzlos aufgewendeten Planungskosten. Derartige Ansprüche berücksichtigen Plangeber in jedem Aufstellungsverfahren, ohne dass hierdurch die freie und ergebnisoffene Abwägung in Frage gestellt wird.

Der Rahmenvertrag ist ein Belang, den es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen gilt. Er beansprucht jedoch keinen absoluten Vorrang vor anderen Belangen und bindet das maßgebliche Beschlussgremium in seiner Entscheidung daher nicht.

Zu 11.

Es ist richtig, dass die Ausweisung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ hergeleitet wird. Aber darüber hinaus leitet sich die geplante Kerngebietenutzung auch aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 als übergeordnetes Entwicklungsziel ab. Die Bebauungspläne VI- 140caa „Urbane Mitte Nord“ und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind durch Teilung des Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde bis zur Behördenbeteiligung geführt. Aus den Ergebnissen der bisherigen Beteiligungsschritte ist kein Erfordernis zur Änderung der Festsetzung als Kerngebiet ableitbar. Unabhängig davon liegen die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ südlich der STATION Berlin (ehemaliger Postbahnhof), deren Fläche im Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen ist.

Zu 12.

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 verankert wurden. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ und zunächst mit dem Teilbereich ‚Urbane Mitte Süd‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte, siehe

C68_Park_Aufenthaltsqualität. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Auch die Besonnung der Flächen wird durch die geplanten Türme 6 und 7 nur gering beeinflusst, siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark.

Zu 13.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 ist die Grundlage für die Umsetzung dieser großen Stadtentwicklungsmaßnahme. Die ‚Urbane Mitte‘ ist das letzte Baufeld der Gesamtmaßnahme, das noch brachliegt. Die städtebauliche Entwicklung und Gestaltung der Gewerbebrache ist ein wesentliches Ziel des Bebauungsplans. Die Meinung, dass Berlin damit an Attraktivität einbüßen würde, wird nicht geteilt. Durch die Entwicklung des Gleisdreiecks wird der Stadtteil deutlich aufgewertet.

Im Ergebnis der Abwägung haben das Land Berlin und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg die Vereinbarungen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 eingehalten. Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags entsprechen nach wie vor den Zielen des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und werden weiter vereinbarungsgemäß umgesetzt. Es wurde kein wesentlicher Grund vorgebracht, der eine Vertragsänderung erforderlich machen würde.

C11_Umweltbericht

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB und § 4c BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und das Ergebnis in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet wird. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB).

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Die Berücksichtigung dieser Belange erfolgt im Rahmen einer Umweltprüfung. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans angemessener Weise verlangt werden kann. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgelegt, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich ist. Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in der Abwägung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan berücksichtigt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis der Umweltprüfung angezweifelt wird. Der Umweltbericht wurde mit dem zuständigen bezirklichen Fachamt abgestimmt und wird als methodisch und fachlich richtig bewertet.

Im Umweltbericht werden zunächst die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, sowie die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden, dargestellt. Die Feststellung: „Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ stammt aus diesem Prüfschritt.

In einem weiteren Kapitel des Umweltberichts wird eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen erstellt. Die Prognose erfolgt schutzgutbezogen mit einer Bewertung, ob die ermittelten Auswirkungen / Beeinträchtigungen erheblich sind.

Aussagen zur Berücksichtigung von in Fachplänen formulierten Zielen und die Bewertung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen stammen also aus unterschiedlichen Prüf- und Bewertungsschritten.

Im Umweltbericht findet eine fachlich fundierte Auseinandersetzung mit den ökologischen Folgen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ statt. Die Folgen werden benannt, bewertet und in die Abwägung eingestellt. Die Ergebnisse der umweltbezogenen Gutachten werden weder ignoriert, noch bagatellisiert.

Das Ergebnis des Umweltberichts wurde in die Abwägung eingestellt. Dabei wurden weder die Bedürfnisse der Stadt noch ihrer Bewohner*innen zurückgestellt. Die öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen.

Es ist unklar und wird auch nicht benannt, in welcher Form die großräumige Umgebung und der Park am Gleisdreieck massiv von ökologischen Schäden beeinträchtigt werden würden. Die Gebäudehöhen des Turms 6 (49 m ü. Gelände) und Turms 7 (25 m ü. Gelände) haben keine wesentlichen negativen Wirkungen auf die Umwelt. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, fachgutachterlich untersucht und in die Abwägung einbezogen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C12_Biotoptypen_Baumkartierung

Zu 1. Veraltete Ergebnisse

Die Ergebnisse der Kartierungen sind als Abwägungsgrundlage nach wie vor geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, das nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, ergeben haben. Im Frühjahr 2016 erfolgte eine Biotoptypenkartierung für das gesamte Quartier der 'Urbanen Mitte', die 2017 aufgrund einer Erweiterung des Geltungsbereichs zum Anschluss an die Trebbiner Straße ergänzt wurde.

Zu 2. Kartierung im Bereich der Privatstraße

Das Grundstück des Deutschen Technikmuseums ist kein Bestandteil der Planung. Die Fläche der Privatstraße wird heute fast vollständig bereits als Wegefläche von der STATION Berlin genutzt (Anlieferung, Feuerwehrumfahrung). Im nördlichen Bereich wird der Weg nach Osten verbreitert, dort stehen auch einige Gehölze. Diese sind Bestandteil der Biotoptypenkartierung.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen in diesem Bereich wird im Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“ dargestellt. Bezogen auf die Stellungnahme sind folgende Punkte relevant:

Die Bebaubarkeit der benannten Flächen bemisst sich nach § 34 BauGB. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Für das Plangebiet ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der überwiegende Teil des Eingriffs ist somit gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB nicht ausgleichspflichtig, weil er bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig war.

Nur das über das planungsrechtlich hinausgehende Maß ist daher in die Bewertung einzustellen, um so den ausgleichspflichtigen Eingriff ermitteln zu können. Dabei sind die Eingangsparmeter zu verändern. Dies wird im Folgenden bei der Berechnung des Kostenäquivalentes dargestellt.

Biotoptypen

Für die Biotoptypen ist nur der Flächenanteil in die Bewertung einzustellen, dessen Überplanung bislang planungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Grund der planungsrechtlich zulässigen Überbauung von 75 % der Teilfläche der nach § 34 BauGB beurteilten Fläche können nur 25 % als Biotopverlust bilanziert werden. Daraus ergibt sich ein kompensationspflichtiger Biotopverlust von 474,0 m². Davon entfallen 92,4 m² auf Biotoptypen ohne versiegelte Flächen (vgl. Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“).

Bäume

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche wurde der Verlust von zwei Bäumen (Spitzahorn) kartiert, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Verlust an Bäumen, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wird vollständig in die Bewertung eingestellt. Die beiden Bäume sind nach § 6 BaumSchVO ersatzpflichtig (vgl. Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“).

Versiegelung

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht für den nach § 34 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 474,0 m². Diese Neuversiegelung ist als kompensationspflichtiger Eingriff zu werten (vgl. Kapitel A I 2.5.1.3 „Nach § 34 BauGB zu bewertende Flächen“).

Im Ergebnis wurde ein Gesamtkostenäquivalent von 12.387,70 € ermittelt.

Die Biotopkartierung und die Eingriffsermittlung werden nicht geändert.

Zu 3. Biotoptypenkartierung

Der Biototyp ‚Bahnbrache‘ der Berliner Biotoptypenliste stellt eine übergeordnete Kategorisierung dar. Eine weitere Differenzierung ist möglich. Zum Zeitpunkt der Erfassung war kaum Ruderalvegetation vorhanden. Unabhängig vom Zeitpunkt der Kartierung besteht aber kein Erfordernis einer weiteren Differenzierung des Biototyps Bahnbrache in Teilflächen, da daraus kein anderer Umgang mit der Fläche resultieren würde. Im Plangebiet sind keine geschützten Biotope vorhanden. Die Bewertung der Biotoptypen ist vor allem maßgeblich für die Eingriffsbilanzierung. Die Wiederherstellungskosten für Ruderalflächen variieren nicht in Abhängigkeit dominierender Pflanzengesellschaften.

Die Biotoptypenkartierung wird nicht geändert.

Zu 4. Baumkartierung

Das Land Berlin hat eine Liste gebietsheimischer Pflanzen und Gehölze veröffentlicht. Entsprechend dieser Liste ist der Spitz-Ahorn in Berlin nur an einer Stelle als heimisch ausgewiesen. Die aktuellen Vorkommen sind jedoch alle neophytischen Ursprungs. Die Bewertung als „nicht heimisch“ ist demnach korrekt.

Die Baumkartierung wird nicht geändert.

C13_Flora_Fauna

Im Umweltbericht erfolgt eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung. Die Prognose zu den Auswirkungen wird schutzgutbezogen dargestellt, so auch für das Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt. Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume.

Durch die Planung werden 402 m² Fläche gärtnerisch angelegt. 15 % der Dachflächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind zu begrünen. Dies entspricht 456 m². Es sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.

Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen. Die konkrete Umsetzung, die vor allem die Glasflächen in den Fassaden betrifft, und deren Gestaltung erfolgt in der Ausführungsplanung zum Hochbau. Sie ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

In den Städtebaulichen Vertrag wird eine Verpflichtung aufgenommen, die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen, Licht oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da im Plangebiet keine störungsempfindlichen Tiere vorkommen bzw. durch den Park und die angrenzenden Nutzungen bereits eine hohe Lichtverschmutzung vorhanden ist.“

Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Wirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern, kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.

Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt, auch unter Berücksichtigung des insgesamt rund 31,5 ha großen benachbarten Parks am Gleisdreieck als Lebensraum für Flora und Fauna, das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Ergänzend wird insbesondere in Bezug auf das Thema Vogelschlag auf folgendes Cluster verwiesen:

- C14_Artenschutz

C14_Artenschutz

Zu 1.

Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde 2017 eine Artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt und liegt als Fachgutachten vor. Dieses Fachgutachten wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet.

Zu 1a.

Die Rodungen und Fällungen, die zwischen 2012 und 2015 erfolgt sind, sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Zeitpunkt liegt vor Beginn der Fortführung des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte). Für den Bebauungsplan ist der Zustand relevant, der zu Beginn des Verfahrens, insbesondere zum Zeitpunkt der Beauftragung der Artenschutzrechtlichen Untersuchung im Jahr 2016 vorgefunden wurde. Die Situation vor den benannten Rodungen und Fällungen kann heute nicht mehr beurteilt werden.

Zu 1b.

Die Inhalte der Artenschutzrechtlichen Untersuchung (2017) sind als Abwägungsgrundlage nach wie vor geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, der nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) nunmehr das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, ergeben haben.

Zu 1c.

Im Plangebiet sind keine Vorkommen der Europäischen Gottesanbeterin (*Mantis religiosa*) bekannt. Gefunden wurde sie im Naturpark Schöneberger Südgelände. Der Naturpark Schöneberger Südgelände liegt vom Plangebiet ca. 3,5 km entfernt. Es sind keine Auswirkungen des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ auf das Vorkommen der Europäischen Gottesanbeterin erkennbar.

Zu 2.

In der Artenschutzrechtlichen Untersuchung wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Artenschutzrechtliche Untersuchung, Abb. 11), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung.

Unabhängig davon gilt eine Bauzeitenplanung. Demnach ist vor Maßnahmenbeginn an Gebäuden zu prüfen, ob sich hier ganzjährig geschützte Lebensstätten befinden. Wäre dies der Fall, sind Ersatzniststätten zu schaffen. Der Ausgleich von Niststätten ist nach den Maßgaben des § 3 der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten des Landes Berlin geregelt.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist hier erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Zu 3.

Im Rahmen der Kartierung wurden an der östlichen Plangebietsgrenze der Fitis, die Mönchsgasmücke und die Amsel festgestellt; direkt angrenzend beziehungsweise knapp im Plangebiet wurde südlich der STATION Berlin der Girlitz festgestellt. Dies ist auch auf Seite 16 der Artenschutzrechtlichen Untersuchung ersichtlich.

Der Girlitz bewohnt mosaikartig ausgeprägte Landschaften. Er benötigt einen lichten Baum- und Strauchbestand, der sich mit Flächen kurzrasiger Vegetation und offenem Boden abwechselt, am besten in sonnenbeschienenen und windgeschützten Bereichen. Dabei scheut er auch die Nähe menschlicher Siedlungen nicht. Er wurde direkt angrenzend beziehungsweise knapp im Plangebiet südlich der STATION Berlin erfasst. Der Lebensraumverlust wird als nicht erheblich angesehen. Es ist anzunehmen, dass der Girlitz auch zukünftig noch geeignete Standortbedingungen im Umfeld haben wird im Wechsel zwischen Wäldchen und den offenen Strukturen des Parks am Gleisdreieck. Fitise besiedeln trockene bis feuchte Standorte mit ausgeprägter Strauch- und Krautschicht sowie meist einschichtigem Baumbestand. Daher kommen sie in aufgelockerten Wäldern und Gebüsch sowie auf Lichtungen vor. Sie haben keine enge Lebensraumbindung. Durch die unmittelbare Lage am Wäldchen ist davon auszugehen, dass der Lebensraum zukünftig auch hier zur Verfügung stehen wird. Auch für den Fitis wird der Lebensraumverlust daher als nicht erheblich bewertet.

Vor Fällung von Bäumen sind diese nach geeigneten Höhlenstrukturen noch mal abzusuchen. Ein Ersatz wird nach der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten erfolgen.

Zu 4.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Bewertung des Themas Vogelschlag an Glasflächen / -fenstern und zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund im Städtebaulichen Vertrag geregelt und folgende Regelung aufgenommen:

„Die Projektträgerin verpflichtet sich, [...] Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“

Zu 5. und 6.

Es gibt keine Anhaltspunkte, dass durch den Bebauungsplan wesentliche Eingriffe in die Fauna der benachbarten Flächen, wie dem Wäldchen und dem Park am Gleisdreieck erfolgen würden.

Zu 7.

In der „Artenschutzrechtlichen Untersuchung des Bebauungsplangebietes VI-140ca „Urbane Mitte““ (Stand 03/17) heißt es auf Seite 12 „Im Verlauf der Untersuchung konnte eine Fledermausart festgestellt werden, die das Bebauungsplangebiet vereinzelt als Nahrungsgebiet überfliegt. Quartierfunde in den vorhandenen Bäumen und Gebäuden gelangen nicht. Wegen des vorwiegend geringen Stammdurchmessers der vorhandenen Bäume und den umfangreichen Rückbau- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche und deren unmittelbaren Umgebung war dieses Ergebnis zu erwarten.“ Zum Zeitpunkt der Erfassung waren also im Projektgebiet der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ keine Quartiere der Zwergfledermaus vorhanden.

Außerdem ist unklar, welches Gebäude in der Stellungnahme gemeint ist. Im Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegt kein als „Ruine“ bezeichnetes Gebäude.

Vor Abriss von Gebäuden sind diese nach geeigneten Höhlenstrukturen noch einmal abzusuchen. Ein Ersatz wird nach der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten erfolgen.

Zu 8.

Die Erfassung der Arten erfolgte im März, so dass auch der Große Abendsegler schon aktiv war. Unabhängig davon sind Nahrungshabitate nicht geschützt. Geschützt sind die Quartiere. Aus der Feststellung, dass das Plangebiet auch mal durch den Großen Abendsegler überflogen wurde, würde sich demnach keine Veränderung der Bewertung und Vorgehensweise ergeben. Für eine weitere Kartierung besteht demnach kein Erfordernis.

Zu 9.

Das Planverfahren zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die hierfür erarbeitete Artenschutzrechtliche Untersuchung stehen im Zusammenhang mit der gesamten Entwicklung des Gleisdreiecks und den hierfür durchgeführten faunistischen Untersuchungen für das Gesamtgebiet. Seit 2005 wurden Erfassungen auf dem Gleisdreieck vorgenommen. Trotz geeigneter Strukturen gelang bis auf eine Ausnahme kein Nachweis der Zauneidechsen. Dies wurde auf die isolierte Lage des Gleisdreiecks zurückgeführt. Bahnbrachen sind für Zauneidechsen zwar geeignete Biotopverbundstrukturen, die Bahnzuwegungen zum Gleisdreieck verlaufen aber unterirdisch und sind demnach keine geeigneten Verbindungen für die Zauneidechse. Die Schlussfolgerungen, die der Gutachtende demnach trifft, dass das Vorkommen der Zauneidechse ausgeschlossen werden kann, sind plausibel.

Für das Vorkommen der Ringelnatter fehlt es an Versteckmöglichkeiten. Waldeidechsen haben ebenfalls keine geeigneten Habitatstrukturen im Plangebiet. Auch für Amphibien haben sich die Strukturen im Plangebiet als nicht geeignet erwiesen. Der Untergrund ist durch den Gebäudeabriss und den daraus resultierenden Trümmerschutt zu steinig und damit zum Eingraben von Amphibien ungeeignet.

Zu 10. bis 12.

Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde für das Plangebiet des Bebauungsplans VI 140ca „Urbane Mitte“ erstellt, der 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Für die beiden Teil-Bebauungspläne sind nur die Aussagen des Gutachtens mit Bezug auf das jeweilige Plangebiet relevant.

Die für das Plangebiet relevanten Inhalte der Artenschutzrechtlichen Untersuchung wurden im Umweltbericht berücksichtigt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten, Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 BNatSchG verweisen auf die besonders geschützten Arten, das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die streng geschützten Arten.

Im Bebauungsplanverfahren wurde daher geprüft, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine faunistische Erfassung und die Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können. Die Inhalte und das Ergebnis sind unter Kapitel A II 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“) dargestellt.

Artenschutzrechtliche Konfliktlagen sind bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahme- oder Befreiungslage hineingeplant wird. Diese Prüfung ist dem Kapitel A II 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“ des Umweltberichts zu entnehmen.

Die Artenschutzrechtliche Untersuchung hat im Plangebiet keine gebäudewohnenden Tierarten festgestellt. Im Umweltbericht wurde die artenschutzrechtliche Prüfung für die kartierten Freibrüter Amsel, Fitis und Mönchsgrasmücke und Girlitz durchgeführt. Es wurden die Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 und 3 BNatSchG beurteilt. Im Ergebnis sind die Verbotstatbestände nicht erfüllt.

Unabhängig von faunistischen Kartierungen zum Bebauungsplan entstehen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erst im Vollzug. Das heißt vor Maßnahmenbeginn sind immer ganzjährig geschützte Lebensstätten festzustellen, da sich dies auch innerhalb eines Jahres verändern kann. Die Zugriffsverbote nach § 44 Abs.1 BNatSchG gelten unmittelbar.

Im Ergebnis werden weder die Artenschutzrechtliche Untersuchung ergänzt, noch die artenschutzrechtliche Prüfung geändert. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.

C15_Altlasten

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zum Thema Altlasten liegt das „Gutachten zur Altlastenerkundung Baufeld „Urbane Mitte““ vom 28.05.2014 vor. Es wurde von den Fachbehörden geprüft, es gab keine Beanstandungen. Gemäß Gutachten steht einer Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskatas-

ter nichts entgegen, wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Umsetzung dieser Maßnahmen. Sollten im Vertragsgebiet darüber hinaus Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, verpflichtet sich die Projektträgerin, sie nach Maßgabe eines mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages zu sanieren. Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter dem Deutschen Technikmuseum, insbesondere der ehemaligen Fettgasanstalt, erfolgt die Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sogenannten Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung. Auch dazu verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan. Darüber hinaus müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung und dort bei der oberen Wasserbehörde, beantragt werden.

Das Thema Altlasten wird im Umweltbericht beschrieben und bewertet (siehe Kapitel A II 2.4.5 „Schutzgut Wasser“).

C16_Versickerungsfähigkeit

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Fachgutachten „Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit, Baugrund- und Gründungsgutachten“ vom 05.03.2016 wurde erstellt, um für drei in Diskussion befindliche Pioniernutzungen im nördlichen Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ die benannten Themen zu untersuchen.

Baugrund- und Gründungsgutachten werden in der Regel nicht für Bebauungspläne, sondern für konkrete Bauvorhaben erstellt. Es ist richtig, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kein Bestandteil des gutachterlichen Untersuchungsgebiets ist. Es bestand und besteht auch kein Erfordernis, ein solches Fachgutachten für den Bebauungsplan zu erstellen.

Das Baugrund- und Gründungsgutachten ist Bestandteil des Verfahrens, weil es zu den Böden in enger räumliche Nähe Informationen bietet. Auch im Untersuchungsbereich sind die Aussagen nur punktuell verbindlich. Der Gutachtende weist darauf hin, dass es sich bei den angelegten Bodenaufschlusspunkten lediglich um kleine, punktuelle „Einstiche“ in den Untergrund handelt. Kleinräumige Abweichungen könnten daher nicht ausgeschlossen werden.

Es besteht kein Erfordernis, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein weiteres Fachgutachten für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu erstellen.

Im Rahmen der bauvorbereitenden Planung und zur Abstimmung mit der Deutschen Bahn wurde für die ‚Urbane Mitte Süd‘ (Baufelder 6-7) ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Das Konzept ist jedoch kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Ergänzend wird auf folgendes Cluster verwiesen:

- C18_Niederschlagsbewirtschaftung

C17_Versiegelungsgrad

Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung geht auf gemeinsame Vereinbarungen zur Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreiecks im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 zurück. Bereits darin wurden Kennziffern zur Ausnutzung des Baufeldes ‚Urbane Mitte‘ festgelegt, siehe auch C48_GF/GFZ-Höhe.

Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen müssen realistisch angenommen werden. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es oberirdisch autofrei gestaltet werden soll. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der oberirdischen Oberflächenausprägung. Eine intensive Begrünung der ebenerdigen Freiflächen ist nicht möglich, aber es wird eine attraktive Freianlagengestaltung angestrebt. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs (Masterplan) ein erstes Freianlagenkonzept vor. Ergänzend hat sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu erstellen, das Konzept mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH abzustimmen und das Konzept umzusetzen.

Dazu wird auf das Cluster C58_Freiraumgestaltung verwiesen.

Die Belange des Wasserhaushalts werden unter C18_Niederschlagsbewirtschaftung abgewogen. Mögliche Auswirkungen der Umsetzung des Bebauungsplans auf das Klima wurden gutachterlich untersucht, siehe C20_klimaökologische_Auswirkungen. Auswirkungen auf das Stadtbild durch einen hohen Versiegelungsgrad des Vorhabens in dem dicht bebauten Innenstadtquartier sind nicht erkennbar. Das Plangebiet wird durch die offenen Gleisanlagen der Fernbahn als Zäsur vom Westpark getrennt und schließt südlich an den stark versiegelten ehemaligen Postbahnhof an. Insgesamt werden die Auswirkungen auf das Ortsbild unter C62_Ortsbild_Sichtachsen abgewogen.

Die Nachteile werden durch die Komfortlage am Park am Gleisdreieck ausgeglichen.

Die verschiedenen Belange wurden in die Abwägung eingestellt. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Begründung für den hohen Versiegelungsgrad

Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurden Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds festgelegt. Diese Kennziffern beinhalten einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll. Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert.

Neuausrichtung Regenwasserbewirtschaftung 2021

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben

im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser grundsätzlich über die belebte Bodenschicht versickert werden (Versickerungsgebot). Dabei handelt es sich um eine Soll-Vorschrift.

Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung 2022 und Städtebaulicher Vertrag

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Bezogen auf die in den Stellungnahmen benannten Einzelpunkte:

Zu 1-3

Sämtliches Niederschlagswasser soll im Plangebiet rückgehalten werden, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen.

Zu 4

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers zu prüfen.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, zugunsten des lokalen Wasserhaushalts Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes

Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. Negative Auswirkungen auf den Wasserkreislauf werden reduziert.

Bei den dargestellten möglichen Auswirkungen auf die Vegetation im Park am Gleisdreieck, die Bäume im Kiez sowie auf den Grundwasserstand handelt es sich (wie in der Stellungnahme dargestellt) um Vermutungen, die kein Gegenstand des Bebauungsplans sind.

Zu 5+6

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt. Insgesamt können nach dem Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet sowie 58 % als Brauchwasser genutzt werden.

Wie unter „Zu 4“ ausgeführt wurde, wird im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers angestrebt. 42% des Niederschlagswassers sollen auf dem eigenen Grundstück verdunstet und versickert und 58 % auf den Nachbargrundstücken Park am Gleisdreieck und Technikmuseum versickert oder zur Bewässerung gespeichert werden. Nur wenn diese angestrebte Versickerung / Nutzung zur Bewässerung nachweislich nicht umsetzbar oder die Versickerung / Nutzung zur Bewässerung auf den Nachbargrundstücken deutlich teurer als eine Brauchwassernutzung ist, kann die Projektträgerin von diesem Ziel abweichen.

Da eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht mehr zulässig und vorgesehen ist, trägt die ‚Urbane Mitte Süd‘ auch nicht zur Überlastung des Abwassersystems bei Starkregen bei.

Im Gutachten wird beispielhaft dargestellt, wie eine technische Lösung aussehen kann. Für die Regenwasserbewirtschaftungsanlagen wird eine Vorbemessung entsprechend den erforderlichen Retentionsvolumen durchgeführt. Es werden schematische Lagepläne mit beispielhafter Anordnung und baulicher Ausführung der Anlagen erstellt. Der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) wird geführt, der fünfjährige Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Zu 7

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Nieder-

schlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Zu 8

Der Hinweis auf eine Einbindung von Wasser bei der Realisierung und Gestaltung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen. Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht der Bebauungsplanung.

Zu 9

Der Hinweis auf eine ökologische, durchlässige Pflasterung der Freiflächen wird zur Kenntnis genommen. Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht der Bebauungsplanung.

Zu 10

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) ist weder eine Bewässerung der Vegetation im Park noch im Plangebiet vorgesehen. Der Grund ist insbesondere, dass das Gutachten für die Bebauungsplanebene erarbeitet wurde. Es wurde der Nachweis zur Machbarkeit des vollständigen Rückhalts des Niederschlagswassers sowie der Bewirtschaftung auf dem eigenen Grundstück geführt und kein detailliertes Konzept erarbeitet.

Unter „Zu 4“ und „Zu 5+6“ werden die Regelungen zum Niederschlagsmanagement im Städtebaulichen Vertrag ausgeführt. Durch diese Regelungen wird das Ziel der Schwammstadt im Städtebaulichen Vertrag verankert.

Die Prüfung und Umsetzung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsentwässerungskonzepts (vgl. „Zu 7“).

Zu 11

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt.

Unter „Zu 4“ und „Zu 5+6“ werden die Regelungen zum Niederschlagsmanagement im Städtebaulichen Vertrag ausgeführt. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz der zulässigen hohen baulichen Dichte alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Bebauung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

Zu 12

Die Qualität des Grundwassers, des Trinkwassers und des Oberflächenwassers wird nicht beeinträchtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Erstellung

eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde. Vor der Umsetzung eines Konzepts müssen alle erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen eingeholt werden.

Abwägung

Im Gutachten erfolgt der Nachweis, dass sämtliches Niederschlagswasser im Plangebiet rückgehalten werden kann, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Damit wird der zunehmenden Belastung der Gewässer durch Mischwasserüberläufe entgegengewirkt.

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

1. Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
2. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Gemäß Umweltbericht verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

C19_Luftschadstoffe

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet und der Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die Luftqualität im Umfeld wurde 2017 ein Luftschadstoffgutachten

erstellt (Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca »Urbane Mitte« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Stand 31.03.2017). Das Fachgutachten war Bestandteil der Auslegung des Bebauungsplans. Dieses Fachgutachten wurde unter Berücksichtigung aktueller Grundlagen 2021 überarbeitet und liegt unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vor. Das aktualisierte Fachgutachten von 2021 bestätigt das Fazit des Fachgutachtens von 2017. Im Folgenden wird Bezug auf das Luftschadstoffgutachten von 2021 genommen.

Im Luftschadstoffgutachten wurde geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch für den Planfall durchgeführt.

Die Ausbreitungsrechnung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Die Ausbreitungsrechnung im Fachgutachten umfasst das betroffene Umfeld, insbesondere die Straßenzüge, in denen gemäß Verkehrsgutachten eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens erwartet wird. Das Untersuchungsgebiet wurde dem Untersuchungsgegenstand angemessen gewählt und wird nicht vergrößert.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung des Vorhabens die lufthygienischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfüllt werden. Zudem ergeben sich durch das Vorhaben keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebiets.

Weitere Festsetzungen zu Immissionsgrenzwerten sind nicht erforderlich.

Bezogen auf die in den Stellungnahmen benannten Einzelpunkte:

Zu 1.

Die Luftbelastung durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung ist sowohl sach- als auch fachgerecht ermittelt worden. Eine konkrete Kritik wird nicht vorgebracht.

Zu 2.

Den Abbildungen im Luftschadstoffgutachten ist zu entnehmen, dass bereits im nahen Umfeld kaum Auswirkungen zu erkennen sind. Es gibt kein Erfordernis, das Untersuchungsgebiet größer zu fassen. In der Modellierung wird sowohl der Städtebau als auch das prognostizierte Windfeld berücksichtigt.

Zu 3. + 4.

Im Luftschadstoffgutachten wird auch der Plannullfall für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} dargestellt. Die Ausbreitungsrechnung für den Planfall hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Zu 5.

Im Fachgutachten wird auch die Belastung mit Feinstäuben untersucht. In der Modellierung des Planfalls wird sowohl der Städtebau als auch das prognostizierte Windfeld berücksichtigt.

C20_klimaökologische_Auswirkungen

Klimaökologisches Fachgutachten

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima liegt ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ vom 26.10.2018 vor. Das Ergebnis des Fachgutachtens wurde im Umweltbericht und in der Abwägung berücksichtigt. Es ist richtig, dass in diesem Gutachten insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck nicht den aktuellen Stand darstellt.

Das klimaökologische Fachgutachten wurde 2021 aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufenweise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt:

- Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)
- Klimaökologische Auswirkungen der Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)

Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140cab (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung inklusive Abwägung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Das klimaökologische Gutachten ist ein Fachgutachten, mit dem die Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima untersucht wurden. Der „gesamtgeseellschaftliche ökologische und ökonomische Rahmen [...] eines solchen Vorhabens“ sind weder Gegenstand eines Fachgutachtens noch Untersuchungsgegenstand im Rahmen der Bebauungsplanung, bzw. nur in dem Rahmen, wie es hier erfolgt ist.

Auswirkungen auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie die Wärmebelastung am Tag

Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin" (Stand: 09/2021) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Zur Ermittlung der klimaökologischen Auswirkungen bei Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" wurden für eine windstille Sommernacht verschiedene meteorologische Parameter zum Kaltlufthaushalt simuliert. Sowohl die gesamtstädtische Betrachtung (GEO-NET 2015) als auch das klimaökologische Gutachten lassen erkennen, dass das angrenzende Areal des Parks am Gleisdreieck aufgrund seiner Lage eine wichtige lokale Funktion für den Luftaustausch und damit zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung in der angrenzenden Bebauung leistet. Für die klimaökologischen Auswirkungen lassen sich auf Grundlage der im Modell simulierten Klimaparameter folgende Ergebnisse zusammenfassen:

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachten als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublocke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tat-

sächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Umweltbericht

Die bisherigen Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens wurden in der Umweltprüfung berücksichtigt (vgl. [Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und](#) Kapitel A II 1.2.13 „Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET / Klima 2.0“). Die aktualisierten Ergebnisse / Auswirkungen aus dem Fachgutachten von 09/2021 werden ebenso in die Umweltprüfung aufgenommen.

Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Abwägung

Die Inhalte des Fachgutachtens und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die folgende Ausführung bezieht sich auf das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ vom 09/2021, siehe auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 1. Untersuchungsbereich

Der Fachgutachtende hat einen Untersuchungsbereich gewählt, der für die Untersuchungsinhalte relevant ist. Durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ist lediglich der Nahbereich betroffen. In der Zusammenfassung heißt es:

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt.

Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Wärmebelastung am Tage

Der Einfluss der Planungen auf die Wärmebelastung bzw. den Aufenthalt im Freien an Sommertagen mit starker solarer Einstrahlung ist auf den Nahbereich begrenzt. Es sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar.

Zu 2. Methodik – Windsituation / Nachtsituation

Im Gutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ vom 09/2021 wird auf Seite 4f. die gewählte Methodik erläutert:

„... Ausgangspunkt für die Ermittlung dieser Zusammenhänge ist eine austauscharme, sommerliche Hochdruckwetterlage, die häufig mit einer überdurchschnittlich hohen Wärmebelastung in den Siedlungsräumen sowie lufthygienischen Belastungen einhergeht. Während bei einer windstarken „Normallage“ der Siedlungsraum gut durchlüftet wird und eine Überwärmung kaum gegeben ist, stellt die windschwache Hochdruckwetterlage mit wolkenlosem Himmel im Sommer eine „Worst Case“-Betrachtung dar. Diese Wetterlage wird wegen der belastenden Wirkung auf die Gesundheit des Menschen unter besonderer Beachtung von Älteren, Kranken und Kindern zur Beurteilung der bioklimatischen Situation gemäß VDI-RL 3785 Blatt 1 herangezogen.

Die Nachtsituation ist dahingehend von Relevanz, da nur dann unter den windschwachen Bedingungen eine im Vergleich zu Siedlungsflächen intensivere Abkühlung auf Freiflächen mit Vegetation erfolgt. Dabei entstehen je nach Größe unterschiedliche Mengen an Kaltluft, welche als lokale Strömungssysteme Kalt-/Frischluft für den Siedlungsbereich liefern und dort die Wärmebelastung während sommerlicher Hitzeperioden abmildern können. Dargestellt wird eine windschwache, austauscharme sommerliche Wettersituation für die Monate Juli / August.

...“

Es ist nicht entscheidend, ob die betrachtete Windsituation repräsentativ ist, sondern der Fachgutachtende hat eine methodisch sinnvolle Worst-Case-Betrachtung durchgeführt. Die Methodik wurde im Gutachten erläutert und begründet.

„bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken“

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit den beiden Türmen 6 (Höhe: 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe: 25 m ü. Gelände). Die übrigen Gebäude der ‚Urbanen Mitte‘ mit den 90 m hohen Türmen liegen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und sind hier kein Gegenstand.

Zu 3. Methodik – Analysehöhe von 2 m über Grund

Die Erläuterung zur Wahl der Wind- und Nachtsituation ist unter 2. Methodik – Windsituation / Nachtsituation erfolgt.

Zur Beurteilung der thermischen Auswirkungen sind die bodennahen Lufttemperaturen relevant, die im Gutachten bei einer Analysehöhe von 2 m über Grund ermittelt und dargestellt werden.

C22_Windkomfort

Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort

Zur Bewertung der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf den Windkomfort wurde eine „Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort für die Bebauungspläne VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin“ (Stand 10/18) erstellt. Es ist richtig, dass in diesem Gutachten insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck nicht den aktuellen Stand darstellt.

Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde 2021 aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufenweise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt:

- Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)
- Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand 09/2021)

Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140cab (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt.

Die Ergebnisse der Windkomfortanalyse von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung inklusive Abwägung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Auswirkungen

Zu 1. bis 5.

Inwieweit Windgeschwindigkeiten als störend empfunden werden, hängt deutlich von der momentan von einer Person ausgeübten Tätigkeit und ebenso von der Umgebung ab. Identische Windgeschwindigkeiten werden somit in Abhängigkeit von der Situation und der Umgebung durchaus unterschiedlich bewertet.

Der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ liegen folgende Beurteilungskriterien zugrunde:

- Kriterien des DGNB (SOC1.1 Thermischer Komfort im Freiraum) zum Windkomfort nach Lohmeyer et al. (1992)

Dabei werden unterschiedliche Aufenthaltsbereiche definiert und nach der Überschreitungshäufigkeit einer individuellen Böenwindgeschwindigkeit (6-13 m/s) bewertet. Das DGNB-Kriterium gibt Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den verschiedenen Nutzungsbereichen durch mangelnden Windkomfort eingeschränkt wird.

- Gefährdungspotenzial durch Starkwind mittels der niederländischen Richtlinie zur Beurteilung des Windkomforts (NEN 8100, 2006)

Die Abschätzung des Gefährdungspotentials mittels dieser Richtlinie ist Stand der Technik und aus meteorologischer Sicht übertragbar auf die Situation in Berlin. Die Beurteilung basiert auf einer Auswertung von Stundenmittelwerten der Windgeschwindigkeit in 2 m Höhe.

Im Rahmen der Windanalyse wurde das lokale Windfeld in der großräumigen Umgebung der geplanten Flächennutzungsänderung für den IST-Zustand und den Planfall (B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) mit Hilfe numerischer Simulationen analysiert. Dabei wurden Stundenmittelwerte der Windgeschwindigkeit und Böen mit einer Andauer von 10 Sekunden ausgewertet. Die Ergebnisse für unterschiedliche Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten wurden mit Hilfe der Messdaten der Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes Flughafen Berlin Tegel klimatologisch gewichtet und Überschreitungshäufigkeiten für unterschiedliche Windböengeschwindigkeiten bestimmt.

Windkomfort nach Kriterien des DGNB

Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Im Nahbereich der geplanten Gebäude werden im Windschatten der Baukörper die Windkomfortklassen zu meist eingehalten, während insbesondere in den in West-Ost-Richtung verlaufenden Räumen zwischen dem geplanten Gebäudeensemble der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und dem nördlich angrenzenden ehemaligen Postbahnhof sowie vor allem südlich des geplanten Gebäudeensembles durch Kanalisierungseffekte in Hauptwindrichtung aus West der Windkomfort eingeschränkt wird. Es kommt zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Neben dem Plangebiet selbst ist auch ein Teilbereich des südlich angrenzenden Ostparks (Platz am Stellwerk und anschließende Sportanlagen) von den veränderten Windverhältnissen betroffen.

Generell ist festzuhalten, dass Böen stärker als 8 m/s nur mit sehr geringer Häufigkeit auftreten. Wind mit einer Stärke von 5,5-7,9 m/s entspricht einer mäßigen Brise und einer Windstärke von 4 Beaufort, mit einer Stärke von 8,0-10,7 m/s einer frischen Brise und einer Windstärke von 5 Beaufort. Nach den DGNB-Kriterien bedeutet das, dass unter Berücksichtigung des Windkomforts die Aufenthaltsqualität für einen längeren Aufenthalt überwiegend gegeben ist.

Gefährdungspotenzial durch Starkwind

Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung für den Planfall (Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) nicht vor.

Ergebnis

Ein Gefährdungspotenzial durch Starkwind ist nicht gegeben. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB im Außenraum auf 2 m Höhe stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu 6.

In der Windkomfortanalyse wird der Hinweis zur Planung gegeben, dass der Windkomfort in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. grünbaulicher Art, verbessert werden kann und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimiert werden können. Da gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind, werden im Bebauungsplan dazu keine Festsetzungen getroffen. Das ist Gegenstand der anschließenden konkretisierenden Freiflächenplanung. Es ist richtig, dass die Realisierung grünbaulicher Maßnahmen aufgrund der hohen Versiegelung schwierig ist. In die Abwägung werden auch die in der Windkomfortanalyse ermittelten Auswirkungen eingestellt. In der Begründung zum Bebauungsplan wird nicht davon ausgegangen, dass Maßnahmen zur Verbesserung des Windkomforts erfolgen.

Zu 7.

Eine großräumige Analyse der Luftqualität ist kein Gegenstand der Windkomfortanalyse. Zur Luftqualität siehe C19_Luftschadstoffe.

Umweltbericht

Die bisherigen Ergebnisse der Windkomfortanalyse wurden in der Umweltprüfung berücksichtigt. Die aktualisierten Ergebnisse / Auswirkungen aus dem Fachgutachten vom 09/2021 werden ebenso in die Umweltprüfung aufgenommen.

Abwägung

Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

C23_Eingriff_Ausgleich

Eingriff

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt. Nur ein sehr geringer Teil kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden.

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Für das Plangebiet insgesamt ergibt sich ein Gesamtkostenäquivalent von 89.234,37 € (brutto). Davon entfallen 11% auf die biotischen Komponenten und 89% auf die abiotischen Komponenten.

Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Diese Maßnahmen wirken nur auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts und gleichen den biotischen Kompensationsbedarf vollständig aus. Für die abiotischen Komponenten, die den Großteil des Kompensationsbedarfs ausmachen, erfolgt kein direkter Ausgleich. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang durch die Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet ca. 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit, das nicht im Plangebiet ausgeglichen wird. Das Kompensationsdefizit kann auch nicht im Park am Gleisdreieck ausgeglichen werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen.

Ausgleichsmaßnahmen

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat sowohl darüber, ob und wie Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen sind, als auch darüber, in welcher Form diese zu erfolgen haben, abwägend zu entscheiden. In die Abwägung wurde auch eingestellt, dass einige Anwohnende der Ansicht sind, dass ihnen Kompensationsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain nichts nützen würden.

Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain entstanden nach 1945 aus den gesprengten und mit Trümmerschutt aufgefüllten Bunkern. Sie weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet das Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung. Die Gesamtmaßnahme ist in verschiedene Bauabschnitte geteilt (Bereiche 1-40). Die Maßnahmen bestehen hauptsächlich aus Pflanzungen, Aussaaten, Gehölzpflege, Totholzanreicherungen, Sicherungs- und Bodenarbeiten sowie Einzäunungen. Das verbleibende Kompensationsdefizit, das sich aus den abiotischen Eingriffen ergibt, soll durch Pflanz- und Pflegemaßnahmen (biotische Komponenten) gedeckt werden.

Da auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst nur eingeschränkte Ausgleichsmöglichkeiten bestehen, stellen die Bunkerberge eine sehr gut geeignete Alternative dar, unabhängig davon, ob Anwohnende direkt oder indirekt profitieren. Denn die ökologische Aufwertung dieser Flächen ist dringend erforderlich, die Flächen stehen zur Verfügung und ein vollständiger Ausgleich der Maßnahmen kann dort sichergestellt werden (vgl. Kapitel A II 2.5.1.8 „Planexterne Ausgleichsmaßnahme“).

Sicherung der Umsetzung

Die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets wurden in textlichen Festsetzungen, diejenigen außerhalb des Plangebiets gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB im Städtebaulichen Vertrag verbindlich gesichert (vgl. Kapitel A II 2.5.1.7 „Vermeidung und Ausgleich“). Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin damit umfassend nach (vgl. Kapitel A II 2.5.1.7 „Vermeidung und Ausgleich“).

Verfahren / Ermittlung von Kostenäquivalenten

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten empfiehlt sich dann, wenn keine Funktionen besonderer Bedeutung betroffen sind. Dies ist bei dem Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Fall. Die erhebliche Beeinträchtigung von Schutzgütern (Tabellenverweis) ist nicht gleichzusetzen mit der Prüfung, ob Funktionen besonderer Bedeutung betroffen sind. Dies wäre z.B. der Fall, wenn besonders geschützte Biotope, übergeordnete Luftleitbahnen,

besonders schützenswerte Böden oder europarechtlich geschützte Tierarten betroffen sind. Dies ist nicht gegeben und so kann anhand einfacher Faktoren der Kompensationsumfang bestimmt werden.

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wurde in der Fassung angewendet, das zum Zeitpunkt der Einleitung des Planverfahrens gültig war. Dies ist eine gängige Vorgehensweise und wurde mit dem zuständigen Umwelt- und Naturschutzamt abgestimmt. Daher werden noch 13 Euro statt 35 Euro und ein geringerer Pflegezeitraum angesetzt.

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wird nicht geändert.

C24_Baulegistik

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Baulegistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Konzept zu den Grundzügen der Baulegistik erstellt, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße als einzige Erschließung. Auch die baulegistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen.

Das konkrete Konzept zur Baulegistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet. Darin sind auch Prognosen zum Baustellenverkehr und Konzepte zur Abwicklung aufzuzeigen.

Der Vorschlag, die geplante S-Bahnstrecke der S21 für die Abwicklung des Baustellenverkehrs zu nutzen, ist leider nicht umsetzbar. Der 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 befindet sich nach Bestellung durch das Land Berlin zurzeit bei der Deutschen Bahn in der Vorplanung. Die Inbetriebnahme dieses Abschnittes wird für das Jahr 2037 angenommen. Das ist jedoch von vielen Randbedingungen abhängig und von daher unverbindlich. Nach dem jetzigen Planungsstand wird die ‚Urbane Mitte‘ deutlich vor dem 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 realisiert. Die Abwicklung von Baustellenverkehren über die S-Bahn-Gleise erscheint vor diesem Hintergrund als nicht umsetzbar.

C25_baubedingte_Auswirkungen

Im Umweltbericht werden auch die baubedingten Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet. Sie sind in der Begründung dargestellt. Die Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass baubedingte Auswirkungen während der Bauphase möglich sind. Hier ist aber nicht von erheblichen Auswirkungen auszugehen, da die Baumaßnahme auch zeitlich begrenzt sein wird.

Es ist nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen, beim Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den Radfernweg (Verbindung zwischen West- und Ostpark) zu sperren.

C26_Gesamtentwicklung

Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) am Rand und einem großen zusammenhängenden Park im Inneren. Als Grundlage für die Umsetzung des Konzeptes wurde der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 abgeschlossen.

Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck vom 27.09.2005, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenSW, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico Real Estate (Rechtsnachfolgerin: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico Real Estate (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren.
- Zum anderen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“), und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 diente zunächst ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens ‚Urbane Mitte‘ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2024, weder die Grundstücksübertragungen abgeschlossen noch der Park gebaut. Das Vertragspaket hat indes ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen, als Kaltluftschneise und als grüne innerstädtische Fahrradverbindung zur Verfügung stehen.

Der Ausgleichsmechanismus sieht vorrangig einen Ausgleich von Nutzungsmaßunterschreitungen in anderen Baufeldern vor und erst in einem zweiten Schritt einen möglichen Ausgleichsanspruch. In diesem Zusammenhang haben die Vertragsparteien die Erstellung einer Bilanzierung vereinbart, um feststellen zu können, ob und gegebenenfalls welche Abweichung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung vom vorgesehenen Nutzungskonzept zu einem bestimmten Zeitpunkt vorliegt. Für den Fall einer wesentlichen Abweichung vom Nutzungskonzept des städtebaulichen Rahmenvertrags zum wirtschaftlichen Nachteil der Vivico kann diese nach dem Rahmenvertrag einen Ausgleich entsprechend §§ 42 ff. BauGB verlangen.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 geht auf einen Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Regierenden Bürgermeister von März 1994 zurück (Anlage 1 zum städtebaulichen Rahmenvertrag 2005), der den Ankauf von nur 16 ha Fläche durch das Land Berlin als Flächen für den naturschutz-rechtlichen Ausgleich für die Bebauung am

Potsdamer Platz/ Leipziger Platz betraf. Bereits in diesem Notenwechsel vereinbarten die Parteien die Entwicklung der restlichen Flächen des Gleisdreiecks, d.h. Flächen von beachtlichem Ausmaß als Bauflächen.

In den weiteren Verhandlungen erreichte Berlin, dass die Baufelder erheblich reduziert wurden und stattdessen große Flächen zeitnah nach Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags an das Land Berlin übertragen wurden. Teilweise erwarb das Land Berlin die Flächen zum Verkehrswert. Aufgrund der Tatsache, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) ausgewiesen wurden, konnte das Land Berlin weitere Teilflächen als zugeordnete Ausgleichsflächen unentgeltlich ebenso zeitnah erwerben. Diese Teilflächen wurden als Ausgleichsflächen definiert, um dort Ersatzmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe durchzuführen, die durch die Festsetzung von Bebauungsplänen auf den Baufeldern entstehen würden. Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2022, die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen und der Park nicht gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen. Gleichzeitig forderte die Deutsche Bahn/ Vivico Real Estate jedoch eine Sicherheit hinsichtlich der ausgewiesenen Baufelder, die über den Ausgleichsmechanismus hergestellt wurde.

Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der Innenstadt.

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 verankert wurden. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.

Zu den im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck formulierten Zielen für das Bau-
feld ‚Urbane Mitte‘, siehe auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

C27_Ziel_B-Plan

Die rechtliche Grundlage zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt in § 1 Abs. 3 BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; ...“

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es, Planungsrecht für das

in einem städtebaulichen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in diesem Teilplangebiet zu schaffen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005, insbesondere für das Baufeld 'Urbane Mitte', berücksichtigt. Der städtebauliche Rahmenvertrag wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate geschlossen. Die in diesem Vertrag formulierten Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, vgl. auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

Von Bürger*innen wird kritisiert, dass es keinen „zwingenden“ Bedarf für die Planung gäbe und die Planung an den „Bedürfnissen der Bürger*innen und Kinder“ vorbeigeplant wäre. Diese Kritik wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht nachvollzogen werden. Es ist Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ städtebaulich zu entwickeln. Die vorgesehenen Nutzungen sind für den Standort gut geeignet. Es gibt Bedarf für die Nutzungen (siehe C42_Büromarkt_Büroflächen). Nicht mit jeder einzelnen Nutzung können die Belange aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Die ‚Urbane Mitte‘ ist Teil eines größeren Stadtquartiers mit unterschiedlichen Nutzungen. Im Stadtquartier sollen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Flächen für Büroarbeitsplätze entstehen, d.h. hier ist in Ergänzung zu den umliegenden Nutzungen ein Arbeitsschwerpunkt vorgesehen.

Es ist ebenso nicht nachvollziehbar, warum die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen Umsteigepunkt des ÖPNV den „sozialen Bruch in Kreuzberg befeuern“ würde. Der Aufenthalt im Park ist den Bürger*innen des Bezirks weiter möglich, (siehe C68_PAGAufenthaltsqualität). Das bestehende Quartier wird entsprechend des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 weiterentwickelt und ergänzt.

§1 Abs. 5 BauGB

In §1 Abs. 5 BauGB heißt es: „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

Diese Anforderungen werden mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vielen Punkten erfüllt. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird eine innerstädtische Konversionsfläche als ein gut erschlossener Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar gemacht. Die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen wird gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Mit dem Angebot von zentral gelegenen Flächen für Arbeitsplätze werden wirtschaftliche Belange berücksichtigt und die Nutzungsmischung im Stadtteil gefördert. Die städtebauliche Gestalt wurde in einem Wettbewerb erarbeitet, das Ortsbild wird zum einen erhalten und zum anderen weiterentwickelt, siehe auch C62_Ortsbild_Sichtachsen. Der Mehrwert der Planung wird unter C09_Mehrwert ausgeführt. Aufgrund der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet, in dem die Ziele und Maßnahmen für ein nachhaltiges und klimaangepasstes Quartier dargestellt werden, vgl. auch C59_nachhaltiges_Quartier.

Die Stellungnahmen zur Versiegelung und Verdichtung, zur Einbindung, zum städtebaulichen und Nutzungskonzept sowie zur Nachhaltigkeit, zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung werden in gesonderten Clustern abgewogen und sind dort ausgeführt:

- C30_Versiegelung_Verdichtung

- C29_Einbindung
- C28_städtebauliches_Konzept
- C31_Nutzungskonzept
- C59_nachhaltiges_Quartier

Im Ergebnis der Abwägung wird das Ziel weiterverfolgt, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C28_städtebauliches_Konzept

Ziel ist es, auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs zu entwickeln, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas „Herausragendes“ gestaltet werden soll. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Das städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wurde unter Beteiligung von Bürger*innen und Expert*innen / Fachleuten aus der Verwaltung und dem Privatsektor entwickelt, siehe C76_Beteiligungsmöglichkeit.

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf aus dem 2015 durchgeführten 2-phasigen städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ zugrunde. An dem Wettbewerb hatten sich 22 Städtebau-/ Architekturbüros beteiligt. Die ehemalige Senatsbaudirektorin Regula Lüscher war ebenfalls Mitglied des Preisgerichtes. Mit dem Wettbewerbsverfahren wurde das Ziel eines gemeinsam aus einem Ideenpool ausgewählten hochwertigen städtebaulichen Entwurfs für die ‚Urbane Mitte‘ verfolgt und erreicht.

Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Im Vorentwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurden beide Siegerentwürfe als Varianten für die bauliche Entwicklung berücksichtigt. Nach den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurde in einer abschließenden Preisgerichtssitzung die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen. Damit wurde ein Entwurf mit sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert. Dieser Entwurf wurde zu einem Masterplan weiterentwickelt und bildet die Grundlage für das Aufstellungsverfahren der Bebauungspläne für die ‚Urbane Mitte‘.

Projekt ‚Urbane Mitte‘

Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ enthält zum einen den Neubaubereich und zum anderen vor allem im Nordosten Bereiche mit Bestandsbauten, wie insbesondere dem U-Bahnviadukt Gleisdreieck. Im Neubaubereich der ‚Urbanen Mitte‘ sollen sieben Türme (bauordnungsrechtliche Hochhäuser) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Bahnhof entstehen.

Die Türme sind, allerdings nicht linear, in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben dabei deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die jeweils unterschiedlich ausgerichtet sind. Es werden sieben Baufelder aus jeweils Sockel mit Turm gebildet, von denen fünf im nördlichen Bereich zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Bahnhof Gleisdreieck liegen (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte

Nord)) und zwei im Süden des Plangebiets südlich der STATION Berlin (Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“). Die Türme werden von Norden nach Süden mit Turm 1 bis 7 bezeichnet.

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 7.940 m², davon entfallen 2.160 m² auf die Privatstraße und 5.780 m² auf die beiden Kerngebiete.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden Baufelder MK 6 und MK 7. Hier ist die Errichtung der beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) auf einem gemeinsamen Sockelbau geplant: Der nördliche Turm als Hochhaus mit 49 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm mit 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen). Zur besseren Einbindung wurden die Gebäudehöhen nach Süden zum Ostpark hin deutlich abgestuft. Die Türme werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Unterirdisch ist eine baufeldübergreifende Tiefgarage (Tiefgarage Süd) geplant (im städtebaulichen Konzept sind 2 Untergeschosse vorgesehen). Sie wird über eine Tiefgaragenzufahrt am südlichen Ende der verlängerten Trebbiner Straße (privat) erschlossen.

Insgesamt ist in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Realisierung von ca. 23.750 m² Geschossfläche vorgesehen.

Im Ergebnis der Abwägung verfolgt der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nach wie vor das Ziel, den Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb festzusetzen. Die Entwicklung der Planung entspricht den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenvertrags und ist transparent sowie im Konsens mit den relevanten Fachbehörden erfolgt. Im Ergebnis der Abwägung wird kein Erfordernis gesehen, die Planung zu ändern oder einen erneuten städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zur näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Bürger*innen der Meinung sind, dass hier ein städtebauliches Konzept festgesetzt werden soll, das dem Ort nicht gerecht wird.

Ergänzend wird auf folgende Cluster verwiesen:

- C48_GF/GFZ-Höhe
- C50_Gebäudehöhen
- C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
- C62_Ortsbild_Sichtachsen

C29_Einbindung

Die Einbindung eines neuen Quartiers ist nicht unbedingt gleichzusetzen mit einer Angleichung an vorhandene städtebauliche Strukturen und Nutzungen. Es geht darum, die Bedeutung des Standorts im Kontext vorhandener Strukturen herauszuarbeiten, um eine sinnvolle Ergänzung und Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Für die ‚Urbane Mitte‘ bedeutet das, dass auf einer verlärmten Gewerbebrache ein urbanes Quartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen soll, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas „Herausragendes“ gestaltet werden soll.

Das Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ ist Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird das Planungsrecht für den südlichen Teil des städtebaulichen Konzepts mit Turm 6 (49 m Höhe) und Turm 7 (25 m Höhe) geschaffen. Die Gebäudehöhen im Umfeld werden berücksichtigt, aber nicht in Form einer Angleichung der Gebäudehöhen im Plangebiet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll sich städtebaulich von der Umgebung abheben. Die Bebauung ragt hervor und soll für die Öffentlichkeit erlebbar und nutzbar sein. Die Türme werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Die ‚Urbane Mitte‘ stellt eine Ergänzung der vorhandenen Wohn- und Mischgebietsstrukturen dar. An einem wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt mit vielen Fahrgästen wird im Sinne einer Nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege ein Arbeits- und Versorgungsstandort in Ergänzung von unterschiedlichen Angeboten (Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote, kulturelle Nutzungen) in den unteren Geschossen ausgebildet.

Für die Nutzenden, die Anwohnerschaft und Besucher*innen des Parks wird das Quartier durchlässig gestaltet, damit es nicht zu einer Insel wird, sondern sich insbesondere in der Funktion eines wichtigen ÖPNV-Kreuzungs- und Umsteigepunktes in die Umgebung einbindet, erkennbar und gut erreichbar ist.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dabei das in einem Wettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

C30_Versiegelung_Verdichtung

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/2015 beräumt. Die innerstädtische Konversionsfläche wird als ein gut erschlossener Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar gemacht. Mit der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C31_Nutzungskonzept

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan. Als Art der baulichen Nutzung werden in den beiden Baugebieten Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für dieses Baufeld eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt.

Die ‚Urbane Mitte‘ ist nie als Wohnstandort vorgesehen worden und dafür überwiegend auch nicht geeignet. Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers.

In der BauNVO wird definiert, welche Nutzungen in Kerngebieten zulässig sind und ausnahmsweise zugelassen werden können. Der Nutzungskatalog wird im Bebauungsplan über ergänzende Festsetzungen leicht modifiziert. Bestimmte Nutzungen werden ausgeschlossen oder sind nur ausnahmsweise zulässig, insgesamt soll hier aber ein breites Nutzungsspektrum zulässig sein. Dazu gehören in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehört ein unverbindliches Nutzungskonzept. Auch wenn danach im Plangebiet die Büronutzung überwiegen soll, so sind in den publikumswirksamen unteren Geschossen der Bürogebäude vielfältige Nutzungen vorgesehen, die zu einer feinkörnigen Mischung und Belebung des Quartiers beitragen sollen. Unter Berücksichtigung des Umfelds bildet die ‚Urbane Mitte‘ als vorrangiger Arbeitsschwerpunkt einen fehlenden Baustein in einer grobkörnigen Mischung mit bisher vorrangig Wohnungsneubauten. Hier wird das Ziel der 15-Minuten-Stadt weiterverfolgt. Ergänzt wird die Nutzung durch die Frequenzen aus dem nahegelegenen Umsteigepunkt des ÖPNV, d.h. aus dem U-Bahnhof Gleisdreieck und dem geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck.

Auch wenn der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan bereits 2015 gefasst wurde, wird nach wie vor ein Bedarf an Büroflächen, Hotelbetten sowie einem ergänzenden Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangeboten sowie kulturellen Nutzungen gesehen. Zentral gelegene Büroarbeitsplätze decken Bedarfe von Unternehmen und Arbeitnehmern, ebenso wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen die Bedarfe von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen decken. Ein Einkaufszentrum ist kein Inhalt des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Das konkrete Nutzungskonzept wird in späteren Planungsphasen entwickelt und kann innerhalb des Spielraums der Festsetzungen an aktuelle Erfordernisse angepasst werden.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein anziehendes Stadtquartier mit kerngebietstypischen Nutzungen, allerdings unter Einschränkung des zulässigen Einzelhandels, an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Die Stellungnahmen zur Festsetzung der Kerngebiete sowie zu einigen einzelnen Nutzungen werden in gesonderten Clustern abgewogen:

- C41_Kerngebiet
- C42_Büromarkt_Büroflächen
- C43_Forderung_Wohnen
- C44_Einzelhandel
- C45_Vergnügungsstätten

C32_Unbelebt

Es ist ein Planungsziel, dass die ‚Urbane Mitte Süd‘ auch außerhalb der Bürozeiten belebt ist. Das wurde in der Projektplanung berücksichtigt. In den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ist eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung (Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen) vorgesehen. Im Sockelbau soll auch eine Sport-/ Mehrzweckhalle entstehen. Hier ist ein Sportschwerpunkt geplant, es können aber ebenso andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt, um eine flexible Anpassung an sich ändernde Bedarfe zu ermöglichen.

Die Zielgruppen sind die Berufstätigen in den Büros vor Ort, Anwohnende, Parkbesuchende, ÖPNV-Nutzende und auch Tourist*innen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

Frequenzen ergeben sich außerdem

- aus der Einbindung in das nahe Umfeld
- aus dem ÖPNV-Knotenpunkt, der noch weiter ausgebaut wird (S21/ S-Bahnhof Gleisdreieck)
- aus dem öffentlichen Fuß- und Radweg von der Trebbiner Straße zum Radfernweg
- von dem angrenzenden Radfernweg / Verbindungsweg zwischen West- und Ostpark
- aus Veranstaltungen in der südlichen Halle der STATION Berlin
- aus dem Ostpark: dem südlich angrenzenden Café im Stellwerk, dem Generalszug und der Skaterbahn

Wohnen ist in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht vorgesehen und wird im Bebauungsplan bis auf ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen ausgeschlossen, da hier überwiegend keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet sind, siehe C43_Forderung_Wohnen.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit kerngebietstypischen Nutzungen, allerdings unter Einschränkung des zulässigen Einzelhandels, an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C33_alternatives_Konzept

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ stellt das Planungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg dar. Für die Fläche, auf der die ‚Urbane Mitte‘ entstehen soll, wurden bereits mit dem Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005 die Planungsziele festgelegt (Kapitel A I 4 „Entwicklung der Planungsüberlegungen“). Dabei ist zu beachten, dass nur durch Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck mit der Deutschen Bahn die Realisierung des Parks am Gleisdreieck möglich wurde.

Die Entwicklung der Ziele zur Konversion des ehemaligen Güterbahngeländes im Gesamtareal Gleisdreieck, die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn um die Freistellung und Übertragung sowie die vertraglichen Regelungen werden unter C26_Gesamtentwicklung dargestellt. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurden die Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags im Werkstattverfahren und einem städtebaulichen Wettbewerb weiter ausgeführt und konkretisiert.

Für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wurde in einem langjährigen Prozess das mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorliegende Konzept entwickelt.

Die Vorschläge der Bürger*innen zu den Änderungen, Ergänzungen und Alternativen zum Städtebau und zur Nutzung werden zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt.

Für die Nutzungsvarianten besteht an diesem Standort entweder kein Bedarf (Bedarf an Grün- und Freiflächen ist hier gedeckt), der Standort ist nicht geeignet (Wohnnutzung, s. C43_Forderung_Wohnen) oder es gibt andere geeignetere Standorte (gemeinnützige Begegnungsräume, Nachbarschaftsprojekte, bewohnerorientierte Nutzungen, Gemeinschaftsflächen sollten in Wohngebiete integriert sein).

Die Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zum städtebaulichen Entwurf werden als Ideen und Anregungen zur Kenntnis genommen. Zum Vorschlag, hier Flächen für die Entwicklung und Erprobung neuer Formen der Stadtarchitektur einzurichten, ist auf den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb hinzuweisen. Damit hat sich die Projektträgerin offen gegenüber neuen Formen der Stadtarchitektur gezeigt.

Im Ergebnis der Abwägung ist kein Vorschlag, insbesondere unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Liegenschaft, gegenüber dem verfolgten Planungskonzept so überlegen, dass eine der benannten Entwicklungsalternativen dem bisherigen Planungsziel vorzuziehen wäre. Es besteht kein Erfordernis, von dem breit abgestimmten und auch immer wieder politisch bestätigten Konzept abzuweichen. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C34_zusätzlicher_Verkehr

Verkehrsprognose / Plan-Nullfall

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten (Stand: 27.03.2019) erstellt. Im Verkehrsgutachten wird zwischen dem Plan-Nullfall (Prognose 2030) und dem Planfall unterschieden, der dem durch das Vorhaben ausgelösten Verkehr entspricht. Für die Beurteilung im Bebauungsplanverfahren ist nur der zusätzliche Verkehr relevant, der durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ausgelöst wird.

Zu 1.

Im Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (Stand 27.03.2019) wird als Plan-Nullfall die mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmte Prognose 2030 verwandt. Darin sind auch andere Vorhaben berücksichtigt.

Zu 2.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das DHL-Depot in der Luckenwalder Straße wird nicht durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursacht. Es sind keine Änderungen im Verkehrsgutachten erforderlich.

Zu 3. Einfluss von Pop-Up-Lanes auf das bisherige gutachterliche Ergebnis

- a. Mit Beginn des 1. Quartals 2020 wurde nördlich des Landwehrkanals entlang des Halleschen Ufers zwischen Hallesches Tor und Köthener Straße temporär ein geschützter Radfahrstreifen („Pop-Up-Lane“) eingerichtet. Die Radverkehrsanlage wird derzeit als dauerhafte Maßnahme umgesetzt. Zudem wurde im 2. Quartal 2020 südlich des Landwehrkanals (u.a. entlang des Schöneberger Ufers) ebenfalls ein temporärer Radfahrstreifen eingerichtet. Die dauerhafte Umsetzung befindet sich derzeit ebenfalls im Bau.
- b. Die „Pop-Up-Lanes“ und die dauerhaften geschützten Radfahrstreifen entlang des Landwehrkanals betreffen zum Teil die für das Vorhaben maßgebenden Knotenpunkte. Sie reduzieren dort die Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr und haben grundsätzlich einen Einfluss auf die Kapazität der Knotenpunkte.
- c. Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung waren die entfallenden durchgehenden Fahrstreifen auf dem Halleschen Ufer zum Teil dem Busverkehr vorbehalten (Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für Radverkehr und Taxi). Auf weiteren Abschnitten dient der rechte Fahrstreifen (außerhalb der Hauptverkehrszeiten) dem ruhenden Verkehr. Die Fahrstreifen standen somit bereits im Bestand nicht (jederzeit) dem fließenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.
- d. Die entfallenden (durchgehenden) Fahrstreifen auf dem Schöneberger Ufer/ Tempelhofer Ufer dienten im Bestand zum Teil dem ruhenden Verkehr. Zudem wurden sie bereits durch Radfahrende genutzt, da im Seitenraum keine Radverkehrsanlagen vorhanden waren. Die Fahrstreifen standen somit bereits im Bestand nicht (vollständig) dem fließenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.
- e. Der überwiegende Kfz-Verkehr (und auch der Radverkehr) verkehrt an den betreffenden Knotenpunkten im Geradeausverkehr entlang der Uferstraßen. Die hintereinanderliegenden Knotenpunkte einer Fahrtrichtung sind für den Kfz-Verkehr koordiniert („Grüne Welle“). Eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl (und ggf. eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens) hat auf diese übergeordneten Verkehrsströme somit keinen maßgebenden Einfluss. Es kann lediglich zu zusätzlichen Beeinträchtigungen durch rechts abbiegende Fahrzeuge kommen. Diese Einschränkungen werden durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) und die zuständigen Verwaltungen des Bezirks im Sinne der Förderung des Umweltverbunds akzeptiert.
- f. Das im Verkehrsgutachten mit Stand vom 27.03.2019 unterstellte Kfz-Verkehrsaufkommen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist im Vergleich zum bestehenden Aufkommen entlang der übergeordneten Straßen sehr gering. Auch nach der Neuerteilung des Straßenraums durch die geschützten Radfahrstreifen wird der übergeordnete Verkehr durch das Vorhaben nicht maßgeblich beeinflusst (vgl. Verkehrsgutachten vom 27.03.2019, Kapitel 6.5.1). Die im Fachgutachten ermittelten zu erwartenden Einschränkungen für einzelne untergeordnete Ströme (durch das Gesamtvorhaben ‚Urbane Mitte‘) werden durch die Radverkehrsanlagen entlang der Uferstraßen nicht beeinflusst (vgl. Verkehrsgutachten vom 27.03.2019, Kapitel 6.5.2). Die empfohlenen Maßnahmen zur Überprüfung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten bleiben weiterhin gültig.
- g. Es wird davon ausgegangen, dass die Signalsteuerungen der betreffenden Knotenpunkte im Zuge der dauerhaften Einrichtung der Radverkehrsanlagen durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) bzw. den Bezirk überarbeitet werden bzw. dies auf Grundlage einer entsprechenden Aufgabenstellung in Auftrag gegeben wird. Zum Zeitpunkt der Überarbeitung sind den beteiligten Behörden die unterstellten Verkehrsmengen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

(und auch den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) bekannt. Es ist davon auszugehen, dass sie bei der Planung berücksichtigt werden.

- h. Entsprechend angepasste verkehrstechnische Unterlagen (VTU) liegen den Verkehrsgutachtenden nicht vor. Für die Knotenpunkte Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Straße (LSA 07096 und 07097) wurden die verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) aktualisiert (Stand: Mai 2020, Inbetriebnahme: 15.09.2020). Die Popup-Radwege oder dauerhaften Radanlagen sind hier aber noch nicht berücksichtigt (Stand: 04.02.2021). Eine erneute Prüfung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auf Grundlage dieser verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) ist daher – insbesondere wegen des geringen zusätzlich unterstellten Verkehrs der Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ – zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend. Die Verkehrsqualität wird durch die übergeordneten Maßnahmen sowie den bestehenden Verkehr beeinflusst. Das Aufkommen durch die ‚Urbane Mitte Süd‘ hat hierauf keinen maßgebenden Einfluss. Für die weiteren Knotenpunkte wurden bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aktualisierungen vorgenommen.
- i. Durch die Herstellung der Radverkehrsanlagen in unmittelbarer Nähe des Umfelds kann davon ausgegangen werden, dass die Erschließung des Gebiets mit dem Fahrrad gegenüber den im Fachgutachten getroffenen Annahmen noch zunehmen wird. Entsprechend wird unterstellt, dass sich der MIV-Anteil weiter reduzieren wird.

Unter Berücksichtigung neuer Regelwerke und der Anmerkungen in den Stellungnahmen wurde das Verkehrsgutachten aktualisiert und liegt unter dem Titel „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain Kreuzberg“ mit Stand vom 03.08.2021 vor. Die planbedingte Verkehrsprognose hat sich nicht geändert.

Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das gesamte Vorhaben wird festgestellt, dass in den Spitzenstunden in den maßgebenden übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet wird. Das bedeutet, dass der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der durch das Plangebiet zu erwarten ist, mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden kann. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

Das Verkehrsgutachten wurde mehrfach mit der dafür zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.

Emissionen des erhöhten Verkehrsaufkommens

Die Emissionen des zusätzlichen Verkehrs hängen zum einen vom Umfang und zum anderen vom Verkehrsmittel ab, z.B. einem Pkw mit einem Verbrennungsmotor oder mit Elektroantrieb. Es wurde bereits ausgeführt, dass der zusätzlich entstehende Verkehr im Verhältnis zum Bestand gering ist. Auch eine Aussage über zukünftige Verkehrsmittel kann nicht getroffen werden. Eine pauschale Betrachtung ist von daher nicht möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass die heutigen ökologischen Probleme nicht über eine Verhinderung von Stadtentwicklung auf bisherigen zentralen innerstädtischen Brachflächen mit Neubauten, die das bestehende Aufkommen nur gering erhöhen, gelöst werden können.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt weiterhin das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C35_gesicherte_Erschließung

Privatstraße

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die öffentliche Erschließung der Baugebiete (Kerngebiete MK 6 und MK 7) durch den Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße gesichert. Der Anschluss erfolgt über die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße mit dem Charakter einer Mischverkehrsfläche. Im Plangebiet liegen - bis auf diese Privatstraße - keine weiteren Straßenflächen. Die Privatstraße dient der verkehrlichen Erschließung für die Anliegenden der Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, insbesondere als Zufahrt zur Tiefgarage, für die Ver- und Entsorgung sowie für die Feuerwehr. Gleichzeitig können hier Leitungen für die technische Erschließung der beiden Kerngebiete verlegt werden. Die Privatstraße soll auch für den öffentlichen Fußgänger- und Radverkehr nutzbar sein.

Der Ausweisung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan liegt ein Straßenentwurf zugrunde, die von einem Verkehrsplanenden unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens erstellt und mit dem zuständigen Fachamt des Bezirks abgestimmt wurde.

Das Straßenprofil beinhaltet von Westen nach Osten einen 2,5 m breiten Gehweg und eine 6,0 m breite Fahrbahn. Die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den fließenden Kfz-Verkehr ist vorgesehen, um den Begegnungsfall Pkw-Lkw zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die 6,0 m Breite erforderlich, um hier die noch planfestzustellende Zu- und Abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd zu integrieren, für die der Begegnungsfall Feuerwehr-Feuerwehr zu gewährleisten ist. Der zu erwartende Radverkehr wird gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit Blick auf das zu erwartende, eher geringe Verkehrsaufkommen wird damit ausreichend Bewegungs- und Sicherheitsraum für die gleichzeitige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs sichergestellt.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche wird nur in Ausnahmefällen festgesetzt. In diesem Fall besteht kein Erfordernis, insofern als kein Ausnahmefall greift und eine solche Einteilung bereits im Bebauungsplanverfahren weder üblich ist noch als erforderlich erachtet wird. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin, den Ausbau der Privatstraße gemäß dem vorliegenden Konzept (Vorplanung) zur Gestaltung der verlängerten Trebbiner Straße umzusetzen. Dabei trägt die Projektträgerin die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht für die Privatstraße (vgl. Kapitel A III 3.16.6 „Geh- und Fahrrechte“).

Tiefgarage / Ruhender Verkehr / Stellplätze

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein. Dazu werden die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße direkt in die geplante Tiefgarage geleitet. Hier sollen die Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ parken.

Im Verkehrsgutachten wird der Stellplatzbedarf für die geplanten Nutzungen auf Grundlage der dort dargestellten fachlichen Methodik ermittelt. Warum die Berechnung von einer Bürgerin als willkürlich angesehen wird, ist nicht erkennbar und wird nicht ausgeführt. Insgesamt sind die Meinungen zum Thema Stellplätze geteilt: Zum einen wird unterstellt, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf deutlich größer wäre, zum anderen wird in Hinblick eine angestrebte Mobilitätswende gefordert, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ so wenig Stellplatzangebote für Pkw wie möglich zu machen. Dabei ist zu beachten, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan ist. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich bei Realisierung des Vorhabens die Rahmenbedingungen geändert haben und weniger Stellplätze benötigt werden, kann das Stellplatzangebot reduziert werden.

Zu beachten ist, dass die Kerngebiete MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage erhalten sollen und das Kerngebiet MK 7 zur Gewährleistung der oberirdischen Autofreiheit über die gemeinsame Tiefgarage erschlossen wird. Zur Sicherung der Erschließung des Kerngebiets MK 7 verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan,

- in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage zu errichten; die Aufnahme der Nutzung in den oberirdischen Baukörpern ist erst nach vollständiger Fertigstellung der gemeinsamen Tiefgarage sowie der Fertigstellung der Privatstraße zulässig
- die Tiefgarage und ihre Durchfahrbarkeit in gesamter Länge, insbesondere die Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das MK 7, dauerhaft aufrechtzuhalten, um die öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 sicherzustellen; Verpflichtung zur Wiederherstellung der Tiefgarage bei Untergang

Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ebenso,

- die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen

Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Dazu wird auch die Fahrradinfrastruktur ausgebaut.

Feuerwehrwege

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde gemeinsam mit einem Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz ein Konzept zum Nachweis der erforderlichen Flächen für die Feuerwehr erstellt. Beurteilungsgrundlagen waren die Bauordnung für Berlin und die Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Der Sachverständige hat die Bewertung in einen Brandschutznachweis zusammengefasst.

In der Schlussbetrachtung heißt es: *„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen Die Planung wurde ergänzend der zuständigen Brandschutzdienststelle (Berliner Feuerwehr, Direktion West – vorbeugender Brandschutz) vorgestellt, wobei seitens der Feuerwehr keine Einwände geäußert wurden.“*

Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden.

Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

Die Führung von Rettungsfahrzeugen auf dem eigenen Grundstück ist grundsätzlich möglich und kein Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplan.

Ver- und Entsorgung

Die Erschließung der Baugebiete erfolgt über die geplante Privatstraße, das gilt auch für den Verkehr zur Ver- und Entsorgung. Ergänzend wurde bereits ein erstes Konzept zur Ver- und Entsorgung erarbeitet (vgl. Kapitel A III 3.8.2.1 „Ver- und Entsorgung (Lieferverkehr / Abfallentsorgung)“).

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der ‚Urbanen Mitte‘ möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver-/ Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK

6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

Das im Rahmen der Bebauungsplanung erstellte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Eine Festsetzung erscheint im Sinne planerischer Zurückhaltung als entbehrlich. Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

Fuß- und Radverkehr

Es wurde geprüft, dass der Rad- und Fußverkehr der ‚Urbanen Mitte Süd‘ über das bestehende Rad- und Fußwegenetz und seine geplante Erweiterung abgewickelt werden kann. Aufgrund der allgemeinen Zunahme des Radverkehrs wird die vorhandene Infrastruktur im Umfeld laufend ausgebaut, siehe auch C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb.

Park am Gleisdreieck

Flächen des Parks am Gleisdreieck sind kein Bestandteil des Plangebiets. Der Park ist nicht vom Erschließungsverkehr oder dem Ver- und Entsorgungsverkehr der ‚Urbanen Mitte Süd‘ betroffen.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt weiterhin das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C36_ÖPNV-Erschließung

Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist grundsätzlich gut. In direkter Nachbarschaft, im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die U-Bahnlinien U1/U3 und U2 kreuzen. Der U-Bahnhof Gleisdreieck weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet. Die Zuständigkeit liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Auch ohne diesen weiteren Zugang wird der Erschließungsstandard und der maßgebliche Toleranzwert für den Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle für das Kerngebiet MK 6 eingehalten und für das Kerngebiet MK 7 nur unwesentlich überschritten.

Die Zugänge zum geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck werden mit dem Bau der S-Bahnstrecke realisiert. Die Inbetriebnahme des 3. Bauabschnitts der S-Bahnlinie S21 ist für das Jahr 2037 vorgesehen. Der S-Bahnhof Gleisdreieck ist für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zwar wünschenswert, aber nicht erforderlich.

Der Forderung, dass alle geplanten Zugänge zum U- und zum S-Bahnhof Gleisdreieck in Betrieb sind, bevor die Nutzung in den geplanten Neubauten aufgenommen werden darf, wird aus den genannten Gründen der Nichtzuständigkeit des Plangebers nicht nachgekommen. Die Planung für den zusätzlichen U-Bahnzugang wurde angeschoben.

C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb

Das Quartier ‚Urbane Mitte‘ und damit die ‚Urbane Mitte Süd‘ sollen weitgehend autofrei gestaltet werden. Vorrang haben zu Fuß Gehende und Radfahrende. Ihre Belange werden umfassend berücksichtigt.

Im Plangebiet erfolgt die Erschließung der Baugebiete für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die geplante Privatstraße in Verlängerung der Trebbiner Straße. Hier ist ein 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen. Die Radfahrenden können auf der 6 m breiten Fahrbahn geführt werden. Dieses Straßenprofil wurde vom Verkehrsplanenden konzipiert und mit dem zuständigen Fachamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Die Erschließungsbelange sind vollumfänglich berücksichtigt. Die Projektträgerin hat sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bau der Privatstraße entsprechend dieser Vorplanung verpflichtet. Der Forderung, die Einteilung der Straßenverkehrsfläche zum Gegenstand einer Festsetzung zu machen, wird nicht nachgekommen, insofern als dies weder üblich ist, noch als erforderlich erachtet wird.

Die Privatstraße soll auch dem öffentlichen Rad- und Fußverkehr dienen. Über die Straße und einem anschließenden kombinierten Rad-/ Fußweg wird eine neue Fuß- und Radwegeverbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße durch das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘ zum westlich angrenzenden Radfernweg geschaffen. Das dient zur Verfeinerung des Rad- und Fußwegenetzes im Stadtteil und zur zusätzlichen Erschließung des Parks am Gleisdreieck.

Das Quartier der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll außerdem offen gestaltet werden. Zu Fuß Gehende sollen die Möglichkeit erhalten, das Quartier auch unabhängig vom festgesetzten „Gehrecht für die Öffentlichkeit“ zu nutzen, so dass das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden reduziert wird.

Fahrradabstellplätze

Im „Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" " (Stand: 27.03.2019) wurde der Stellplatzbedarf für den Radverkehr auf Grundlage der Flächenverteilung (Geschossfläche) nach Kerngebieten und den jeweiligen Nutzungen nach den Richtzahlen der Anlage 2 zur AV Stellplätze von 2007 abgeschätzt.

Am 15.07.2020 sind neue AV Stellplätze in Kraft getreten, die am 16.06.2021 erneut aktualisiert wurden. In den Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) wird u.a. geregelt, wie viele Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung.

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 neu abgeschätzt. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt.

Unter 2.4 der AV Stellplätze von 2020 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparker (z.B. für Mitarbeiter der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Überschlägig sind in den Kerngebieten

MK 6 und MK 7 gemeinsam ca. 36 Fahrradstellplätze in Abstellräumen unterzubringen. Anlagen für Kurzzeitparker wie Kunden der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen, sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

Da im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021 bzw. in der ergänzenden gesonderten gutachterlichen Stellungnahme vom 19.09.2022 die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze neu abgeschätzt wurde, ist es nicht erforderlich, auch das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) diesbezüglich zu aktualisieren. Die Ermittlung des Fahrradstellplatzbedarfs erfolgt im Verkehrsgutachten, nicht im Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradabstellplätzen im Plangebiet angeboten werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung wird eine Festsetzung als entbehrlich angesehen.

Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

Im Ergebnis der Abwägung sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Belange der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden umfassend berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.

C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Zu 1. Gutachten Fuß- und Radverkehr

Als Ergänzung zum Verkehrsgutachten wurde zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ein Konzept Fuß- und Radverkehr mit Stand 02/2017 erstellt. Auch wenn die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs in den letzten Jahren noch zugenommen hat, ist das Fachgutachten in seinen relevanten Grundaussagen für das Bebauungsplanverfahren noch ausreichend aktuell. Die Empfehlungen zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sind in die Planung eingeflossen, soweit sie für das Plangebiet relevant sind. Die meisten Empfehlungen beziehen sich allerdings auf den Radfernweg und Fahrradabstellflächen am ÖPNV-Kreuzungspunkt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Da im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021 u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 neu abgeschätzt wurde, ist es nicht erforderlich, das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) diesbezüglich zu aktualisieren. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022) (vgl. C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb).

Zu 2. Radfernweg / Verbindung Westpark-Ostpark

Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ kann es auf dem Radfernweg (Fuß- und Radweg) zu einer Frequenzerhöhung kommen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Ergänzung des Rad- und Fußwegenetzes eine neue Verbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße zum Radfernweg festgesetzt. Außerdem sollen sich zu Fuß Gehende frei in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bewegen können und damit den Verbindungsweg zwischen dem West- und Ostpark entlasten. Im Übrigen ist mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Nord‘ im Plangebiet eine Verbreiterung des Radfernwegs vorgesehen. Das wird Bestandteil der Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sein.

Aufgrund der geringen Frequenzzunahme werden sich die bestehenden Konflikte in den Bereichen der Wegequerungen nur unwesentlich ändern. Grundsätzlich gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer.

Zu 3. Rad- und Fußverkehr im Park am Gleisdreieck

Die bestehenden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden im Park am Gleisdreieck sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Für den Park ist das Land Berlin bzw. die Grün Berlin GmbH als landeseigenes Unternehmen und nicht der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zuständig. Grundsätzlich gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Frequenz nur unwesentlich zunehmen. Außerdem sind entlastende Maßnahmen geplant (Wegeverbreiterung, Netzergänzung, Nutzbarkeit der Freiflächen für zu Fuß Gehende).

Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.

Zu 4. Äußere Erschließung / Brücke Landwehrkanal

Die Überbrückung des Landwehrkanals ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis der Abwägung sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie auf die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld umfassend berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.

C39_Mobilitätswende

Die Ziele der Mobilitätswende finden sich im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wieder, der am 02.03.2021 vom Berliner Senat als strategischer, verkehrspolitischer Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030 beschlossen wurde.

Darin werden Visionen für den Stadtverkehr der Zukunft entwickelt und in konkrete Ziele umgewandelt. Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit sowie fahrrad- und fußgängerfreundliche Mobilität erhalten einen höheren Stellenwert, die Dominanz des Pkw soll abnehmen. Busse, Bahnen, Fahrräder und auch der Verkehr zu Fuß sollten Berlin stärker prägen und so lebenswerter machen. Der Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen) an allen zurückgelegten Wegen soll von heute 74 Prozent auf 82 Prozent im Jahr 2030 ansteigen. Dies soll zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs geschehen.

Diese Ziele werden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bzw. die ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Folgende Ziele des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) werden insbesondere aufgenommen:

Stärkung des Umweltverbunds aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Erhöhung des Modal Split Ziels für den Umweltverbund

- Der Mobilitätsschwerpunkt wird in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gelegt. Das ÖPNV-Angebot sowie das Rad- und Fußwegenetz werden ausgebaut. Als einzige Straße wird eine Privatstraße zur Anbindung an das öffentliche Straßennetz festgesetzt, die nur dem Anliegerverkehr sowie dem (auch öffentlichen) Rad- und Fußverkehr dient.

Stärkung der Inter- und Multimodalität und der geteilten Nutzung von Fahrzeugen mit dem Ziel eines deutlich reduzierten MIV-Anteils am Verkehr

- Es ist ein Ziel des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ in diesem Segment Angebote zu schaffen und in dem Projekt zu verankern. Das ist aber kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, Schaffung autofreier Kieze

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll (bis auf Fahrten für die Ver- und Entsorgung) oberirdisch autofrei sein. Ergänzend wird über die Trebbiner Straße eine neue sichere und attraktive Verbindung für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen. Außerdem soll das Quartier für zu Fuß Gehende überall durchlässig sein.

Gewinnung der Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität

- Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, werden die Stellplätze unterirdisch angeboten. Der Bau einer Tiefgarage schafft oberirdisch Raum zur attraktiven Gestaltung der Freiflächen. Sollte der Bau der Tiefgarage zum Zeitpunkt der geplanten Umsetzung aufgrund geänderter Anforderungen nicht erforderlich sein, kann bei der baulichen Umsetzung die Grundfläche der Untergeschosse kleiner gewählt werden, so dass z.B. der Footprint der Obergeschosse nicht überschritten wird.

Investitionen in die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs zur Förderung der Mobilität in der Metropolregion mit neuen S- und U-Bahnen

- Zur Förderung der Mobilität befindet sich in direkter Nähe die S-Bahnstrecke S21 in Planung, die am U-Bahnhof Gleisdreieck ebenfalls einen Bahnhof erhalten soll, der als wichtiger Umsteigebahnhof zur U-Bahn ausgebildet werden soll. Diese Maßnahme ist kein Gegenstand der Projektplanung, ist aber in das Projekt ‚Urbane Mitte‘ eingebettet. Die Verantwortung dafür liegt bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU).

Förderung der Stadt der kurzen Wege (Verbesserung der Nutzungsmischung: Nähe Arbeiten/Wohnen, ortsnahe Einkaufsgelegenheiten und soziale Einrichtungen etc.).

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Teil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Während im Umfeld ansonsten schwerpunktmäßig neue Wohnquartiere entwickelt wurden, sollen in der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ im Sinne einer Stadt der kurzen Wege Arbeitsplätze geschaffen und die Nahversorgung gesichert werden.

Autoarme Gestaltung neuer Stadtquartiere

- Der Standort der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist aufgrund seiner Lage an einem wichtigen ÖPNV-Knoten, der noch ergänzt und ausgebaut wird, prädestiniert für die Anlage eines autoarmen Quartiers. Dieses Ziel wird im Konzept verfolgt und kann ggf. durch die spätere Reduzierung der angebotenen Stellplätze noch weiter untersetzt werden. Gleichzeitig birgt die Reduzierung von Stellplatzangeboten auf dem Grundstück aber (zurzeit noch) die Gefahr, dass das Problem verlagert wird, d.h. dass öffentliche Stellplätze im Umfeld genutzt werden.
- Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegender werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern

ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – durch textliche Festsetzung ausreichend gesichert.

Herstellung von Barrierefreiheit

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Sämtliche Erschließungswege sind barrierefrei zugänglich. Die Projektträgerin hat sich im Städtebaulichen Vertrag auch verpflichtet, die erforderliche Anzahl an Stellplätzen für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende (gemäß § 49 Abs. 1 S 1 BauO Bln und 1.1 der AV Stellplätze) auf dem Grundstück anzubieten.

Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum

- Es ist vorgesehen, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Ladesäulen für Elektromobilität (Elektroautos, -fahrräder und -roller) anzubieten. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Zur Verkehrsprognose und zum Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz siehe C34_zusätzlicher_Verkehr.

Zum Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze siehe C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb.

C40_FNP_Entwickelbarkeit

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden.

In § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB heißt es: *„Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.“* Grundlage zur Beurteilung sind die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP)“ vom 20. Juli 2021. Der Flächennutzungsplan Berlin stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. In den AV FNP 2021 wird erläutert, dass Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt sind, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist.

Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin kann aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet entwickelt werden (vgl. AV FNP 2021, Abb. A). Daraus wird schon deutlich, dass in einer gemischten Baufläche nicht grundsätzlich eine Mischung unter Beteiligung von Wohnen vorgesehen ist. Ziel ist die Mischung unterschiedlicher Nutzungen wie z.B. auch Gewerbe, Handel und Dienstleistungen.

Für M2-Flächen ist die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Maßgeblich ist die Beurteilung der örtlichen Situation im Hinblick auf die jeweils angestrebte städtebauliche Ordnung (vgl. Kapitel A III 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO).

Es wird klargestellt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar ist.

C41_Kerngebiet

Im Bebauungsplan können Baugebiete gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt werden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. In der BauNVO ist geregelt, welche Nutzungen in einem Kerngebiet zulässig sind und ausnahmsweise zugelassen werden können. Ein Kerngebiet dient

danach vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Zulässig sind unter anderem insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden.

Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entspricht der Stadtentwicklungsplanung, dem Flächennutzungsplan, dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, dem Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ und liegt im weiten Ermessen des Plangebers.

- Stadtentwicklungsplanung: Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“, siehe C07_Stadtentwicklungsplanungen.
- Flächennutzungsplan: Die Kerngebiete sind aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar, siehe C40_FNP_Entwickelbarkeit.
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005: Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.
- Umgebung: Es ist unklar, was mit der Aussage „die Umgebung sei nicht kerngebietstypisch“ gemeint ist. Die Umgebung ist für die Ausweisung eines neuen Kerngebiets nur insoweit relevant, dass Nutzungskonflikte vermieden werden sollen. Das Plangebiet, das an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV liegt, ist ein geeigneter Standort für ein Kerngebiet.
- Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ / ‚Urbane Mitte Süd‘: Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt, siehe C31_Nutzungskonzept. Wohnen ist aus unterschiedlichen Gründen kein Planungsziel, siehe C43_Forderung_Wohnen. Zur Umsetzung der Ziele sollen im Plangebiet Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Das Kerngebiet entspricht der gewünschten Gebietscharakteristik.
- Weites Ermessen des Plangebers: Die Festsetzung von Kerngebieten ist eine planerische Entscheidung und es liegt im weiten Ermessen des Plangebers, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Die Festsetzung wurde ergänzend durch politische Beschlüsse wiederholt legitimiert.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C42_Büromarkt_Büroflächen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. Dem Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ ist zu entnehmen, dass oberhalb der Sockelbauten ab dem 3. Geschoss der Gebäude überwiegend Büronutzungen vorgesehen sind. Das entspricht auch

der übergeordneten gesamtstädtischen Planung. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Die strategischen Ziele des StEP 2040 werden mit den Büronutzungen berücksichtigt.

Es ist nicht zutreffend, dass Büroflächen nicht mehr benötigt werden. Ende 2023 waren in Berlin – vorrangig in der Innenstadt, vor allem in den Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Charlottenburg-Wilmersdorf (annähernd 60%) – rund 21 Mio. qm Büroflächen belegt, die Leerstandsquote lag bei 5,4 Prozent und damit deutlich niedriger als in einigen anderen nationalen und internationalen Metropolen.

Während der Corona-Pandemie hat Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten. Es ist richtig, dass darüber diskutiert wird, ob und welche Auswirkungen diese Arbeitsform nach Bewältigung der Corona-Pandemie dauerhaft auf den Büromarkt haben wird. Dazu gibt es verschiedene Prognosen. Eine belastbare Aussage für die Entwicklung nach Corona gibt es allerdings nicht.

Die traditionelle Büroarbeit befindet sich in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Der klassische Büroarbeitsplatz wird jedoch auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. In Berlin ist zudem im Bundesvergleich der höchste Trend zur Rückkehr ins Büro zu beobachten. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat zudem 2021 eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen:

- Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von rd. 3 %.
- 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Diese wesentlichen Aussagen gelten unverändert fort. Flächen für Büronutzungen werden auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden.

Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden im Fokus.

Der Standort der ‚Urbanen Mitte‘ bzw. ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist sehr gut an den ÖPNV angeschlossen und liegt zugleich an einem zentralen Standort in der Stadt. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für diese Büroflächen, die gut angebunden an dem zukünftigen S- und U-Bahn Knotenpunkt liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Zudem entfaltet Berlin weiter große Anziehungskraft als Bundeshauptstadt und bedeutende internationale Metropole.

Der geplante Anteil an Büroflächen wird daher aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage als angemessen angesehen – auch mit Blick auf die zukünftig erwarteten Bedarfe für moderne, ESG-konforme und zeitgemäße

Büroflächen.

Durch die Nähe von Wohnstandorten wird dem Ziel der Nutzungsmischung im Sinne einer Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten Rechnung getragen. Zum Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe auch C31_Nutzungskonzept. Zur Abwägung der Forderung nach Wohnungen siehe C43_Forderung_Wohnen.

Es ist nicht nachvollziehbar und wird auch nicht ausgeführt, wie die Realisierung der Büroflächen die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend mindern soll. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, fachgutachterlich untersucht und in die Abwägung einbezogen.

Im Ergebnis überwiegt das Ziel der Realisierung eines urbanen Stadtquartiers mit überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen an einem wichtigen Knotenpunkt des ÖPNV. Der Anteil an Büroflächen wird weder aufgegeben noch reduziert.

C43_Forderung_Wohnen

Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2040 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42).

Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden.

Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet.

Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch im Rahmen der zuletzt abgegebenen Stellungnahme keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet.

In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Verkehrslärm

Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten:

- Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade
- Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade
- Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade

Gemäß den Empfehlungen zum Umgang mit Lärm des Berliner Lärmleitfadens 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen.

Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden.

Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten:

- Turm 6: Nordostfassade

Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Konkrete Hinweise finden sich im Berliner Lärmleitfaden 2021.

Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen.

möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt.

Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an

diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend.

Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III 3.1.1.6 „Wohnungen“ verwiesen.

Gewerbelärm

Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden.

Freizeitlärm

Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU).

Zusammengefasst

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet.

Der Untersuchungsumfang in der schalltechnischen Untersuchung ist der Aufgabenstellung angemessen, ein ergänzender Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar. In der schalltechnischen Untersuchung wurde das Kapitel „Hinweise zu möglichen Wohnnutzungen in den geplanten Gebäuden“ ergänzt.

Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte

eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet.

Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C44_Einzelhandel

Für die ‚Urbane Mitte‘ wurden mehrere aufeinander aufbauende Einzelhandelsgutachten erstellt, zum einen um die verträgliche Größe an Einzelhandelsflächen an diesem Standort zu ermitteln und zum anderen um ein inhaltliches Konzept für die Einzelhandelsflächen aber auch für die übrigen publikumswirksamen Angebote in den unteren Geschossen der Gebäude zu entwickeln. Abschließend wurden die Auswirkungen des Einzelhandelskonzepts auf die bestehenden Zentren untersucht. Aktuell liegen als Fachgutachten das „Konkretisiertes Nutzungskonzept / Einzelhandelsgutachten 2A, Urbane Mitte Berlin“ vom 14.09.2018 und die „Wirkungsanalyse Konkretisiertes Nutzungskonzept, Urbane Mitte Berlin“ vom 18.12.2018 vor. Diese beziehen sich auf den Einzelhandel im Bereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde.

Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe prägen maßgeblich die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets. Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur im Umfeld soll die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der ‚Urbanen Mitte‘ trotzdem beschränkt werden.

Im Einzelhandelsgutachten werden der Bedarf und das Konzept dargestellt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Shopping-Mall vorgesehen, Einzelhandel ist nur im eingeschränkten Umfang zulässig. Insgesamt verpflichtet sich die Projektträgerin dazu, im Gebiet beider Bebauungspläne nicht mehr als 5.000 m² Verkaufsfläche insgesamt zu schaffen. Dies wurde von der dafür zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als verträglich erachtet. Da im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Anteil von 20 % der geplanten Geschossfläche liegt, sollen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans 20 % der insgesamt zulässigen 5.000 m² Verkaufsfläche, also 1.000 m² Verkaufsfläche, zulässig sein. Im Städtebaulichen Vertrag wird die zulässige Verkaufsfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ daher auf 1.000 m² beschränkt und ist durch Baulast zu sichern. So wird auch der Kerngebietscharakter gewahrt.

Über Festsetzungen wird geregelt, dass Einzelhandel nur im ersten Vollgeschoss der Gebäude zulässig und großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen ist. Großflächiger Einzelhandel soll sich im Umfeld des S- und U-Bahnhofs Gleisdreieck und damit im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) konzentrieren.

Bezogen auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ist der Einzelhandel ein Bestandteil eines Gesamtkonzepts für die publikumswirksamen unteren Geschosse der Gebäude und trägt zur Ausgestaltung eines belebten Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität im Außenraum und einer vielfältigen Verknüpfung mit anderen Angeboten bei. Der Einzelhandel soll nicht ausschließlich

auf die Versorgungsfunktion ausgerichtet sein, sondern auch zu einer Nutzungsdurchmischung und Vitalisierung des gesamten Quartiers beitragen. Insbesondere die Erdgeschosszonen, aber auch die 1. Obergeschosse, sollen aus einem Mix aus Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Neben dieser Funktionsdurchmischung steht die Versorgungsfunktion im Mittelpunkt des Angebotsmix. So soll in der ‚Urbanen Mitte Nord‘ eine qualitätsvolle Grundversorgung durch einen Lebensmittelsupermarkt und einen Drogeriewarenanbieter gewährleistet werden. Ergänzend werden regionale und saisonale Lebensmittel in der Markthalle (Bahnviadukt vom U-Bahnhof Gleisdreieck) angeboten, die zu einem Alleinstellungsmerkmal der ‚Urbanen Mitte‘ in der näheren Umgebung beitragen sollen.

Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Nord“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Die zulässige Verkaufsfläche wird auf maximal 1.000 m² beschränkt, d.h. aber nicht, dass 1.000 m² realisiert werden müssen. Es soll bewusst Spielraum bestehen, die tatsächliche Belegung an aktuelle Bedarfe anzupassen.

Im Ergebnis der Abwägung wird die Zulässigkeit von Verkaufsflächen nicht weiter eingeschränkt. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter sowie dazugehörigem Einzelhandel an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C45_Vergnügungsstätten

Der Umgang mit Vergnügungsstätten wird im Kapitel A III 3.1.1.3 „Vergnügungsstätten / Bordelle“ ausgeführt.

Das Plangebiet soll insgesamt einen qualitativ hochwertigen Charakter erhalten. Das ist das städtebauliche Ziel des Plangebers und gleichzeitig auch das Ziel der Projektträgerin. Da Vergnügungsstätten das Image des neuen Quartiers negativ beeinflussen können, sollen zur Sicherung des angestrebten Nutzungskonzeptes und zum Schutz der Nutzer jeden Alters, insbesondere der Kinder und Jugendlichen, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten innerhalb der Kerngebiete nur ausnahmsweise zulässig sein. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Mit Blick auf dort gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässige Vergnügungsstätten besagt die textliche Festsetzung Nr. 1.2, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Die Prüfung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die nur ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann.

In der Begründung wurde außerdem dargelegt, dass besondere städtebauliche Gründe vorliegen, die einen vollständigen Ausschluss bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben (Spielhallen, Einrichtungen zur Schaustellung von Personen und Bordelle sowie bordellartige Betriebe) rechtfertigt.

Es werden folgende textliche Festsetzungen getroffen:

Textliche Festsetzung 1.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Unter Berücksichtigung der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten und des Ausschlusses bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben kann ausgeschlossen werden, dass Vergnügungsstätten im unverträglichen Maß entstehen werden. Die Auswirkungen werden im konkreten bauaufsichtlichen Zulassungsverfahren jeweils geprüft.

Im Ergebnis der Abwägung wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten nicht weiter eingeschränkt. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter sowie einzelnen zulässigen Vergnügungsstätten an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Zum Thema Kriminalität siehe C69_Drogen_Kriminalität.

C46_Realteilung

Eine mögliche Realteilung zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur insoweit vorbereitet, dass durch die Festsetzungen keine Realteilung verhindert werden soll. Für den Bebauungsplan ist Grundlage, dass es sich um ein Grundstück handelt. Eine mögliche Teilung ist von daher kein Gegenstand der Planung.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Grundstücksteilung angestrebt werden, so hat der/die Eigentümer: in § 19 BauGB „Teilung von Grundstücken“ und § 7 BauO Bln „Teilung von Grundstücken“ zu beachten, d.h. erst dann muss z.B. eine gesicherte öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 nachgewiesen werden.

Im Ergebnis der Abwägung besteht kein Erfordernis, in den Bebauungsplan weitere Regelungen für eine mögliche Realteilung aufzunehmen.

C47_Kritik_Ermittlung_GFZ

In der Begründung werden die städtebaulichen Kennziffern Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) ermittelt vgl. A III 3.2.2 „Maßgebende Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO“).

Zu 1.

Grundlage für die Ermittlung der GRZ und GFZ gemäß BauNVO ist die Größe des Baugrundstücks. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche, der GRZ und der GFZ berücksichtigen die Hinweise aus der vorgezogenen Rechtsprüfung durch die dafür zuständige Senatsverwaltung, die für den Bebauungsplan VI- 140cab „Urbane Mitte Süd“ durchgeführt wurde. Unter Berücksichtigung relevanter Gerichtsurteile wurden für die GRZ und die GFZ eine Hauptberechnung und eine ergänzende „Worst-Case-Berechnung“ durchgeführt (siehe Kapitel A III 3.2.2.2 „Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche“).

Zu 2.

Die zitierte Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) wurde 2016 im

Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zu dem damaligen Planungsstand abgegeben. Zu dem frühen Zeitpunkt gab es in der Begründung noch keine Ausführungen zur GRZ- und GFZ-Ermittlung. Die Anmerkungen in der Stellungnahme von 2016 wurden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde die Begründung zum Maß der baulichen Nutzung umfangreich ausgeführt. Der Bebauungsplan war seitdem noch zweimal in der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (2017 und 2018/2019). Die dafür zuständige Senatsverwaltung hatte zu den Ausführungen in den fortgeschriebenen Fassungen keine weiteren Anmerkungen.

Zu 3.

Die Fläche der Privatstraße befindet sich zum einen im Eigentum des Landes Berlin (nördlicher Abschnitt), zum anderen im Eigentum der Projektträgerin (südlicher Abschnitt). Die Eigentumsverhältnisse sind bei der Ermittlung der GFZ jedoch völlig unerheblich. In der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO ist die Fläche der Privatstraße nicht enthalten (siehe Kapitel A III 3.2.2.2 „Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche“).

Zu 4.

Die Aussage ist unklar. Es wird angenommen, dass in der Stellungnahme nicht „Grundfläche“, sondern „Grundstücksfläche“ gemeint ist. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche wurde bereits geprüft. Der Forderung, dies erneut zu prüfen, wird nicht nachgekommen, da es keinen hinreichenden Hinweis auf einen Fehler gibt.

In der Abwägung wurden alle Kritikpunkte widerlegt. Es gibt keinen konkreten Hinweis auf einen Fehler in der GFZ-Ermittlung. Im Ergebnis wird die Berechnung nicht geändert.

C48_Kritik_GF/GFZ-Höhe

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist insbesondere die Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins. Dieses städtebauliche Ziel liegt nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) auch den beiden durch diese Teilung entstandenen Bebauungsplänen und somit auch dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrunde. Aus dem formulierten Ziel wird deutlich, dass hier ein verdichtetes urbanes Quartier entstehen soll. Zur städtebaulichen Betonung des Ortes sind Hochpunkte vorgesehen. Sie ermöglichen trotz offener Bauweise die Realisierung einer hohen Geschossfläche. Die städtebauliche Zielsetzung für einen Bebauungsplan liegt in alleiniger Verantwortung des Plangebers.

Eine zu berücksichtigende Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen erfolgt durch den städtebaulichen Rahmenvertrag keine Vorwegbindung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in Bezug auf die Bebauungsplaninhalte. Die Vertragsinhalte sind als übergeordnete städtebauliche Planung zu verstehen, die zu berücksichtigen ist. Ihre Umsetzung ist Bestandteil der Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Ausgang des Bebauungsplanverfahrens ist trotzdem ergebnisoffen, da erst im Verfahren die verschiedenen Belange der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit abgewogen werden.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte, maximal zulässige absolute Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von

2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘.

Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. Im Kapitel A III 3.2.4 „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ wird die Ermittlung der 119.000 m² GF erläutert.

Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Auszug aus der Aufgabenstellung zum nichtoffenen 2-phasigen städtebaulichen Realisierungswettbewerb Juli 2015

„Das gesamte Wettbewerbsgebiet hat eine Größe von insgesamt 40.200m² (4,02ha). Das für Neubauten zur Verfügung stehende Areal (bebaubare Fläche) ist ca. 31.500m² (3,15ha) groß, die zur Umnutzung bestimmten Gebäude sind ca. 8.000m² groß – eine Neubebauung ist hier nicht möglich.“

(Broschüre - Nichtoffener 2-phasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Urbane Mitte am Gleisdreieck, Quartiersentwicklung in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Auslobung Juli 2015, Seite 25). Wesentliche quantitative stadtplanerische Vorgabe ist die Beplanung der bebaubaren Fläche von ca. 31.500m² mit mindestens 100.000m² bis maximal 111.000m² Neubau Geschossfläche sowie zuzüglich ca. 8.000m² Geschossfläche im Bereich der Viadukte des Bahnhofs Gleisdreieck“. (Broschüre - Nichtoffener 2-phasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Urbane Mitte am Gleisdreieck, Quartiersentwicklung in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Auslobung Juli 2015, Seite 52)

Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern.

Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m². Die Geschossfläche entspricht damit der Vereinbarung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 und wird nicht reduziert. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 verlangt.

Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

Zu der Verteilung der Geschossfläche im Baufeld enthält der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 keine Aussagen. Der Bebauungsplan kann hier also keinen Widerspruch herstellen.

Es ist nicht bekannt, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher –und Klimaschutz) die geplante GFZ abgelehnt hätte. Unabhängig davon sind Bedenken, die nur am Anfang des Verfahrens in der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mitgeteilt wurden, im weiteren Verfahren ausgeräumt worden. Relevant sind die Stellungnahmen aus den letzten Beteiligungsschritten.

Der Wunsch nach einer geringeren baulichen Dichte wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Im Verfahren gibt es viele Belange, die gegeneinander abgewogen werden müssen. Nicht jede Kritik -wie die Ablehnung der baulichen Dichte- führt zu einer Änderung der Planung. Auch werden die Strukturen der umliegenden Gebiete nicht überlastet; die Auswirkungen der Planung, insbesondere auf den Einzelhandel und den Verkehr, wurden gutachterlich untersucht und berücksichtigen auch die Umgebung. Im Ergebnis können die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung als verträglich angesehen werden. Da keine Wohnnutzung geplant ist, ergeben sich auch keine Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur, wie Schul- und Kitaplätze.

Die Auswirkungen der Planung wurden untersucht und in die Abwägung eingestellt; es kann damit umgegangen werden, siehe insbesondere auch C59_nachhaltiges_Quartier, C42_Büromarkt_Büroflächen. Im Ergebnis können im Plangebiet gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse nachgewiesen werden. Eine Änderung der festgesetzten zulässigen Geschossfläche ist nicht erforderlich.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.

C49_§17_BauNVO

§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze (vgl. Kapitel A III 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO.“)

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Hinweis:

Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 der BauNVO geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern.

Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.2021 öffentlich ausgelegt worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis der Abwägung folgt der Plangeber der Kritik nicht. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.

C50_Kritik_Gebäudehöhen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die geplante Höhe der Gebäude abgelehnt wird.

Es ist richtig, dass mit den Festsetzungen zur zulässigen Gebäudehöhe in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Berliner Traufhöhe überschritten wird. Es gibt allerdings im gesetzlichen Aufstellungsverfahren für einen Bebauungsplan auch kein Regularium, dass eine Überschreitung grundsätzlich untersagen würde. Genauso wenig gibt es ein Erfordernis, sich an die Bestandsbebauung in der Umgebung anzupassen, siehe auch C29_Einbindung. Hier wird der Bebauungsplan aufgestellt, um entsprechende Höhen zu ermöglichen.

Das städtebauliche Konzept hat sich in einem langen Prozess entwickelt, vgl. auch C28_städtebauliches_Konzept.

Zu den Nutzungs- und Entwicklungszielen des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ wurden bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 Aussagen getroffen, vgl. auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele. Als städtebauliches Prinzip wird dort genannt:

- *Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse.*

▪ *Ergänzung des Bestandes durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte.*

Nach Erwerb der Flächen führte die Projektträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in den Jahren 2014/2015 ein öffentliches Werkstattverfahren zu den inhaltlichen Zielen auf der Fläche durch. Nach dem Werkstattverfahren fand im Jahr 2015 auf Grundlage der formulierten Ziele ein städtebaulicher Wettbewerb statt, dessen Ergebnis die Grundlage für die Bebauungsplanung bildet. Der Siegerentwurf wurde zu einem Masterplan weiterentwickelt, der wiederum die Grundlage für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bildet.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße. Der nördliche Turm 6 soll eine Höhe von 49 m (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm 7 eine Höhe von 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen) erhalten. Zur besseren Einbindung wurden die Gebäudehöhen in der ‚Urbanen Mitte‘ nach Süden zum Ostpark hin deutlich abgestuft.

Es ist ein bewusstes Planungsziel, dass die Bebauung in der ‚Urbanen Mitte‘ den zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV betonen und sich von der umliegenden Bebauung abheben soll.

Der Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck nur von Süden einschränken, siehe auch C61_Beeinträchtigung_Denkmäler.

Es ist nicht nachvollziehbar und wird nicht ausgeführt, warum die geplanten hohen Gebäude die bisherige Weite des Ortes und den Park am Gleisdreieck beeinträchtigen sollten, siehe auch C64_Park_optische_Einengung.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Gebäudeoberkante werden nicht geändert.

C51_Abstandsflächen

Abstandsflächen

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht alle Abstandsflächen eingehalten werden. Im Bebauungsplan erfolgt die Beurteilung der Abstandsflächen jedoch nicht gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln, da ausdrückliche Baukörperfestsetzungen getroffen werden. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“.

Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang innerhalb des Plangebiets und außerhalb des Plangebiets berücksichtigt werden.

Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Auf das Nachbargrundstück des Deutschen Technikmuseums bezogen bedeutet das, dass gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln keine Abstandsflächen auf dieses Grundstück fallen. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage einer umfassenden Abwägung. Für die Abwägung und Festsetzung der Abstandsflächenverkürzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln wurden zunächst die Auswirkungen der Verlagerung von Abstandsflächen auf das Nachbargrundstück ermittelt und bewertet, die sich unter Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden (vgl. Kapitel A III 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums“).

Im Ergebnis wird festgestellt, dass das Thema „Abstandsflächen“ in der Begründung umfassend dargestellt ist. Die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln werden ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums bezogen ist keine Wertminderung erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C52_Verschattung

Das Fachgutachten „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ (Stand 22.05.2018) untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nicht die Auswirkungen der gesamten ‚Urbanen Mitte‘, sondern lediglich die Auswirkungen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ mit den Türmen 6 und 7 Gegenstand der Abwägung. Letztere werden im aktualisierten Fachgutachten „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 untersucht.

Der Zweck des Fachgutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ (Stand 22.05.2018) ist zum einen die Ermittlung und Beurteilung der Verschattung des Parks am Gleisdreieck |Westpark und zum anderen die Besonnungs- und Verschattungssituation im Plangebiet aufgrund der Unterschreitung der Regelabstandsflächen in Hinblick auf eine Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Wie der Titel des Fachgutachtens schon sagt, wurde die Besonnung und Verschattung der Nachbargebäude nicht ausdrücklich mitbetrachtet. Das ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgrund der auf die Nachbargrundstücke fallenden fiktiven Abstandsflächen auch nur punktuell erforderlich. Dazu gehört ein Teilbereich der STATION Berlin und des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums, da bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln im geringen Umfang Regelabstandsflächen auf diese Nachbargrundstücke fallen würden. Die Aussagen zur Beurteilung dieser Verschattung konnten ebenfalls aus dem Gutachten abgeleitet werden.

Das Gutachten wird im Folgenden kurz „Besonnungs-/Verschattungsgutachten“ genannt.

Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Gegenstand der Untersuchung des aktualisierten Fachgutachtens sind auch die Nachbarbebauung (STATION und Deutsches Technikmuseum) sowie der Park am Gleisdreieck bestehend aus dem West- und Ostpark. Dessen Ergebnisse werden in die Abwägung aufgenommen.

Zu 1.

Das Besonnungs-/Verschattungsgutachten erfüllt alle Anforderungen und visualisiert in einer angemessenen sowie gut lesbaren Weise die untersuchten Themen. Es gab von keiner Fachbehörde kritische Anmerkungen zu diesem Gutachten. Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert (vgl. Absatz 2 dieses Kapitels). Er liegt nicht darin, deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattungen der Umgebung führen (bis auf den Westpark). Der Vorwurf der bewussten Fehlinformation wird zurückgewiesen. In dem Fachgutachten wird auch nichts „verschleiert“. Es ist zu beachten, dass es sich um ein Fachgutachten handelt, dessen fachliche Qualität nicht an einer Allgemeinverständlichkeit gemessen wird. Gleiche Anforderungen gelten insoweit auch für das aktualisierte Fachgutachten mit Stand vom 06.05.2022. Im Übrigen kann der Einfluss auf die Belichtung und Besonnung auf die Nachbarbebauung und den Park am Gleisdreieck (West- und Ostpark) anhand des aktualisierten Fachgutachtens nachvollzogen werden.

Zu 2.

Wie dem Besonnungs-/Verschattungsgutachten zu entnehmen ist, werden die umliegenden Gebäude und Flächen nicht weitreichend verschattet. Vielmehr ist für die Nachbarbebauung nur eine geringe Beeinträchtigung der Belichtung und Besonnung zu erwarten, für den angrenzenden Park ist ebenso kaum mit einer zusätzlichen Verschattung zu rechnen. Dies wird durch das aktualisierte Fachgutachten mit Stand vom 06.05.2022 bestätigt (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 62, 74, 114, 128).

In den Stellungnahmen wird der Schattenwurf der geplanten Gebäude pauschal als negative Auswirkung gewertet, ohne dies jedoch zu begründen. Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern der Schattenlauf zu negativen Auswirkungen führen würde und welche Belange betroffen wären. Neben den im Bebauungsplan in Abhängigkeit von den Abstandsflächen zu prüfenden Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, wurde geprüft, ob die Erholungsfunktion des Westparks wesentlich beeinträchtigt wird (s. C68_PAGAufenthaltsqualität). Ein weiterer Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar und wird auch nicht benannt.

Zu 3.

Entgegen der Stellungnahme erfolgt im Besonnungs-/Verschattungsgutachten eine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des Schattenwurfs der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten. Im Fachgutachten wird anschaulich der Schattenwurf der geplanten Hochhäuser für folgende Tagesgänge visualisiert:

- 21. Juni (Sonnenhöchststand)
- 21. Dezember (Sonnentiefststand)
- 21. März (Tag- und Nachtgleiche)

Für jeden Tagesgang erfolgten Visualisierungen im Stundenabstand.

Auch das aktualisierte Fachgutachten stellt den Schattenwurf anhand einer Besonnungssimulation des Areals zu diesen Stichtagen dar (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.).

Zu 4.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Der Umfang der gegenseitigen Verschattung der Hochhausfassaden ist ein wesentlicher Untersuchungsgegenstand und von daher im Besonnungs-/Verschattungsgutachten besonders herausgearbeitet.

Zu 5. und 6.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Zur Verschattung des Westparks enthält das Gutachten von 2018 ein eigenes Kapitel. Auch wenn die Verschattung der Umgebung (bis auf den Westpark) kein Untersuchungsgegenstand ist, können aus den Visualisierungen die Schattenläufe der Türme 6 und 7 und damit die Verschattung der STATION Berlin, des Museumsparks und des Ostparks entnommen werden. Auch dem aktualisierten Fachgutachten ist der Schattenlauf der Türme 6 und 7 anhand der Besonnungssimulation des Areals zu entnehmen (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.).

Im Ergebnis fällt der Schatten morgens in Richtung Südwesten auf den Westpark, wandert über Westen nach Norden, um mittags Richtung STATION Berlin zu fallen, wandert am Nachmittag dann weiter nach Osten, fällt auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums, auf dem er nach Südosten wandert und am Nachmittag das Wäldchen des Ostparks erreicht. Je nach Jahreszeit variiert der Schattenwurf in Länge und Ausprägung, im Prinzip ist der Schattenlauf aber immer gleich. Das aktualisierte Fachgutachten, welches auch die Besonnung der Parkflächen untersucht, bestätigt dies grundsätzlich (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.): Demnach fällt der Schatten morgens auf einen Teilbereich des Westparks, wandert dann nach Norden und fällt auf die STATION, wandert am Nachmittag weiter in Richtung Osten und fällt dann auf das Deutsche Technikmuseum, bevor der Schatten am 21. März und 21. Juni am Abend noch auf einen Teilbereich des Ostparks trifft. Zur Verschattung der Parkflächen siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verschattung von Flächen in einer dicht bebauten Stadt nicht ungewöhnlich ist und nicht grundsätzlich als negative Auswirkung gewertet wird. So wird Schatten z.B. an heißen Tagen als sehr angenehm empfunden.

Zur Vertiefung wurden für das Grundstück der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums im Rahmen der erforderlichen Aktualisierung des Gutachtens noch gesonderte Untersuchungen durchgeführt. Das aktualisierte Fachgutachten enthält daher Darstellungen zur Besonnung der Nachbargebäude der STATION und des Deutschen Technikmuseums für den Bestand und eine mögliche Bebauung sowie zur Belichtung des Deutschen Technikmuseums im Bestand und einer möglichen Neubebauung auf dem Grundstück der STATION und des Deutschen Technikmuseums (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 69 ff., 108 ff.).

Zu 7. und 8.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Neben der STATION Berlin und einem Lokschuppen im Museumspark ist die Wohnbebauung Bautzener Straße, die durch die Schatten der Türme 6 und 7 erreicht werden könnte.

Die Regel-Abstandsflächen der Türme 6 und 7 Richtung Westen werden eingehalten, mit Ausnahme einer kleinen Fläche der Westecke von Turm 6, die auf das Plangebiet vom Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) fällt und durch eine Gestattung gerechtfertigt ist. Die Abstandsflächen der Türme 6 und 7 entsprechen also den Regelungen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 und Abs. 5 Satz 4 BauO Bln. Daraus wird mit der Rechtsprechung abgeleitet, dass durch die geplante Bebauung keine Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Wohnbebauung in der Umgebung zu erwarten sind. Weitere Untersuchungen sind nicht erforderlich. Die Abstandsflächenpläne sind der Begründung beigelegt und waren Bestandteil der Auslegung.

Zu 9.

Wie dem Inhaltsverzeichnis des Besonnungs-/Verschattungsgutachtens zu entnehmen ist, stehen die Ausführungen auf den Seiten 7 bis 56 unter der Überschrift „Besonnung und Verschattung des Westparks“. Von daher ist der Inhalt der Abbildungen auch auf dieses Thema ausgerichtet. Der Zweck des Gutachtens ist zu Beginn dieses Abwägungsabschnitts ausgeführt. Zur Verschattung bestehender Wohnbebauung sei auf die Ausführungen unter 7. und 8. verwiesen.

Zu 10.

Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme enthält das Gutachten keine „irreführenden Darstellungen“.

Im Besonnungs-/Verschattungsgutachten wird auf Seite 38 der Schattenwurf am 21. Dezember um 9.00 Uhr dargestellt, d.h. ca. eine Stunde nach Sonnenaufgang (8.15 Uhr). Auf Seite 46 wird der Schattenwurf am 21. Dezember um 16.00 Uhr dargestellt, d.h. ungefähr zum Zeitpunkt des Sonnenuntergangs (15.53 Uhr). Das entspricht der Systematik des Fachgutachtens zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang stündlich den Schattenwurf darzustellen.

Zu 11.

Im Besonnungs-/Verschattungsgutachten wird auf Seite 40 bis 44, wie dem Titel der Abbildungen zu entnehmen ist, der Schattenwurf im Westpark am 21. Dezember von 10 Uhr bis 14 Uhr dargestellt. Untersuchungsgebiet ist der Westpark, der in den Abbildungen auch dargestellt ist. Daher ist es unerheblich, ob Schatten über die Abbildungsränder hinausreichen.

Zu 12.

Die Darstellung der Schatten ist so wenig kontrastreich, weil der Schatten durch die tiefstehende Sonne nur noch wenig ausgeprägt ist. Durch die Darstellung soll die tatsächliche Wahrnehmung verdeutlicht werden. Die Schatten werden mit dem höheren Sonnenstand immer ausgeprägter und entsprechend deutlicher dargestellt.

Zu 13.

Die Relevanz einer Verschattung Richtung Osten (Möckernstraße) ist abhängig von der Einhaltung der Abstandsflächen. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln des Turms 6 Richtung Osten werden nicht eingehalten, sie fallen z.T. auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Die Regel-Abstandsflächen des Turms 7 Richtung Osten werden eingehalten. Die Abstandsflächenpläne sind der Begründung beigelegt und waren Bestandteil der Auslegung gemäß § 3(2) BauGB. Der Schatten von Turm 6 fällt am späten Nachmittag bis Abend nach Osten und erreicht einen geringen Abschnitt der im Osten des Plangebiets verlaufenden Möckernstraße lediglich für einen sehr kurzen Zeitraum mit den längsten Schattenausläufern kurz vor Ende des jeweils besonnten Teils des Tages zum 21. März (ca. 17.30 Uhr) und 21. Juni (ca. 20.30 Uhr). Am 21. Dezember fällt kein Schatten in die Möckernstraße. Die Beeinträchtigung ist damit äußerst gering, wesentliche Auswirkungen sind damit nicht zu erwarten. Eine weitere Untersuchung ist nicht erforderlich. Denn Untersuchungsgegenstand ist die Verschattung des Westparks, der an diesem Stichtag bereits ab mittags erkennbar nicht mehr verschattet wird (vgl. „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“, Stand: 22.05.208, Seite 7). Vor diesem Hintergrund konnte auf eine weitere Untersuchung und Darstellung zu einem späteren Zeitpunkt nach 20 Uhr verzichtet werden. Im Übrigen erfolgte die Untersuchung durch einen Fachgutachtenden auf Grundlage des sachgutachterlichen Kenntnisstands und wird damit als richtig unterstellt.

Aus dem aktualisierten Fachgutachten geht hervor, dass die Möckernstraße am 21. März erst ab 17.39 Uhr von dem Schatten des Turms 6 getroffen wird, danach sinkt der Sonnenhöhe unter den für die Untersuchung vorausgesetzten Grad; ein späterer Zeitpunkt war daher aus

fachgutachterlicher Sicht nicht zu untersuchen. Am 21. Juni wird die Möckernstraße erst ab 20.35 Uhr vom Schatten des Turms 6 getroffen, danach sinkt der Sonnenhöhe wieder unter den für die Untersuchung vorausgesetzten Grad. Am 21. Dezember wird die Möckernstraße nach den Untersuchungsergebnissen des Gutachtens überhaupt nicht vom Schatten des Turms 6 getroffen. Die Beeinträchtigung ist damit äußerst gering.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

Die Abwägung enthält noch weitere Cluster zum Thema „Verschattung“, auf die hier ergänzend verwiesen wird:

- C53_Verschattung_Technikmuseum
- C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

C53_Verschattung_Technikmuseum

Die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben.

- Am 21. März fällt der Schatten ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann länger werdende Schatten wandert bis 17.39 Uhr weiter Richtung Osten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen.
- Am 21. Juni fällt der Schatten ebenfalls ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann insbesondere in den Abendstunden immer länger werdende Schatten wandert bis 20.35 Uhr über Osten nach Südosten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen.
- Am 21. Dezember fällt ein langer Schatten für weniger als 1 Stunde ab ca. 14.00 Uhr bis 14.55 Uhr Richtung Nordnordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Betroffen ist der Bereich westlich der Lockschuppen. An diesem kürzesten Tag des

Jahres sind auch die nördlich gelegenen Museumsbauten an der südwestlichen Gebäudeecke von dem längsten Schattenausläufer geringfügig betroffen.

Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen.

Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- Im Verhältnis zur Gesamtgrundstücksgröße nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet.
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr, schließt. Danach wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der historische Charakter des Geländes zerstört werden sollte

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

C54_schalltechnische_Untersuchung

Zu 1.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt. In diesem Gutachten wurden für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für das Jahr 2030 der Schienenwege durchgeführt. Im Prognoseplanfall 2 nach Verwirklichung des Vorhabens wurde auch der Neubau der perspektivisch geplanten S-Bahn-Linie S 21 berücksichtigt. Dieser Fall stellt den Worst-Case hinsichtlich der auf das Vorhaben einwirkenden Verkehrslärmimmissionen dar.

Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten.

Darüber hinaus erfolgten Berechnungen

- zu den Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets durch vorhandene angrenzende gewerbliche Nutzungen mit Beurteilung gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm,
- zu den durch die planermöglichten gewerblichen Nutzungen verursachten Fahrzeuggeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Plangebiets im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm
- zu den Freizeitanlagen im Umfeld des Plangebiets mit Beurteilung gemäß Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln)

Die Ergebnisse sind dem Gutachten zu entnehmen.

Die schalltechnische Untersuchung wurde mehrfach von den Fachbehörden in den dafür zuständigen Senatsverwaltungen und der Bezirksverwaltung geprüft, Anmerkungen wurden berücksichtigt und eingearbeitet. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Untersuchung nicht sach- und fachgerecht sowie vollständig wäre. In den Bürger-Stellungnahmen wird die Behauptung, dass dies nicht so wäre, auch nicht konkretisiert.

Erforderliche Überarbeitungen sind insbesondere der langen Verfahrenszeit und den damit einhergehenden Änderungen wie z.B. der Basis-Prognosen, der anzuwendenden Normen und Gesetze, des Berliner Lärmleitfadens usw. geschuldet.

Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor.

Das Ergebnis wurde in den Umweltbericht sowie die Begründung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen wurden bewertet, insbesondere in Bezug auf ihre Erheblichkeit und ihre Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Es werden keine Festsetzungen empfohlen, die im Bebauungsplan zu berücksichtigen wären.

Zu 2.

In der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) wurden für die im Plangebiet vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für 2030 der Schienenwege durchgeführt. Das Fachgutachten kommt zu folgendem Ergebnis (siehe schalltechnischen Untersuchung vom 02.11.2022, Seite 113):

Mit Verweis auf das Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) besteht im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Die DIN 4109 gilt seit August als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm gemäß DIN 4109-1 ist daher im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den übrigen möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen – z. B. Grundrissregelung, besondere Fensterkonstruktionen o. Ä. – sind für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen ebenfalls keine Festsetzungen erforderlich.

Zu 3.

Die geltenden Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von Gewerbelärm aus Anlagen, die dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) unterliegen, sind in der Technischen Anleitung Lärm (TA-Lärm) festgelegt. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass u. a.

1. schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung vermeidbar sind, und
2. nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

In der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) werden auf Seite 79-80 Aussagen zu den möglichen Schallemissionen der zulässigen gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets getroffen. Im Fachgutachten wird ausgeführt, dass die Prognose und Beurteilung der Auswirkungen der im Plangebiet selbst zulässigen gewerblichen Nutzungen im Rahmen

der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren infolge des Fehlens einer hinreichend genauen Planung nicht möglich ist. Die durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte müssen daher in die entsprechenden Baugenehmigungsverfahren verlagert werden und werden dort auch als lösbar eingeschätzt. An das Plangebiet grenzen keine Wohngebiete an.

Auch bei Vorliegen einer hinreichend verfestigten Planung wären allenfalls exemplarische Betrachtungen zu den durch die gewerblichen Nutzungen verursachten Geräuschimmissionen möglich (Tiefgaragenzufahrt, ebenerdige Verladung im Straßenraum etc.).

Im Vorgriff auf die konkreten Planungen im Baugenehmigungsverfahren erfolgt in der schalltechnischen Untersuchung eine überschlägige Betrachtung zu den Fahrgeräuschen des vorhabenbezogenen Verkehrs auf der Trebbiner Straße im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm.

Weitere Festsetzungen von Immissionsgrenzwerten sind nicht erforderlich.

Im Ergebnis der Abwägung sind keine Mängel in der schalltechnischen Untersuchung erkennbar. Die vorgetragene Kritik wurde widerlegt. Es gibt keinen weiteren Überarbeitungsbedarf des Gutachtens. Auch die Planung wird nicht geändert.

C55_Anpflanzungen_Begrünung

Baumpflanzungen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird in der textlichen Festsetzung 8.1 festgesetzt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 mindestens 3 Laubbäume zu pflanzen sind. In Kapitel A III 3.12. Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB) wird erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer Erhöhung der Mindestanzahl von zu pflanzenden Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden.

Dachbegrünung

Klimagerechtes Bauen ist auch ein Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, ein Baustein kann die Dachbegrünung sein. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird in der textlichen Festsetzung 9.4 folgendes festgesetzt:

„In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.“

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung

ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann.

Die tatsächliche Nutzung der Dachflächen wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Fassadenbegrünung

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt, siehe auch C57_Fassadengestaltung.

C56_Städtebaulicher_Vertrag

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. wird ein Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Vereinbarungen abgeschlossen. Der Vertrag lag zur Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unterschriftsreif vor. Die Inhalte des Vertrags werden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus den Auslegungen fortgeschrieben und der Vertrag bis zur Festsetzung des Bebauungsplans geschlossen.

Die in den Stellungnahmen benannten Themen werden nicht im Bebauungsplan, sondern sofern vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg Regelungsbedarf gesehen wird, im Städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu 1. und 2. Regelungen zur Privatstraße:

Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

- Verpflichtung zur Herstellung folgender Anlagen gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im eigenen Namen und für eigene Rechnung:

- eine Privatstraße als Mischverkehrsfläche mit Zonierung (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498); die Fläche für zu Fuß Gehende soll mind. 2,0 m breit sein, bei Vereinbarkeit mit der Planfeststellung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB mind. 2,5 m
- Damit sind auch folgende Verpflichtungen verbunden:
 - Abstimmung der konkreten Planung (Straßen- sowie Freiflächenplanung) mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
 - Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße einschließlich der leitungsgebundenen Erschließung
 - Dauerhafte Zugänglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende
 - Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie Verkehrssicherung

Die Einzelheiten werden in dem Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße geregelt.

Die aufgezeigte Verpflichtung der Projektträgerin zur Herstellung der Privatstraße wird im Städtebaulichen Vertrag durch die Pflicht zur Übergabe einer unbefristeten, selbstschuldnerischen Bürgschaft abgesichert. Zudem ist die Nutzung der Privatstraße als Mischverkehrsfläche durch die Verpflichtung zur Einräumung von Baulasten und beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten an den ausgewiesenen Flächen gesichert. Die Inhalte der Dienstbarkeiten erfassen dabei explizit, dass die Projektträgerin die Kosten für Unterhaltung und Verkehrssicherung der Mischverkehrsfläche zu tragen hat. Letztlich bleibt zu berücksichtigen, dass die Verkehrssicherungspflicht als allgemeine Pflicht besteht, die Unterhaltungspflicht für die Privatstraße darüber hinaus im eigenen Interesse der Projektträgerin. Demnach besteht aus Sicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, insbesondere unter Berücksichtigung der bereits weitgehenden Sicherung der Herstellung und Nutzung der Privatstraße kein weiteres Sicherheitsbedürfnis, beispielsweise durch Eintragung einer Reallast.

Zu 3. Umsetzung des städtebaulichen Konzepts

Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

- Der Siegerentwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner aus dem städtebaulichen Wettbewerb (2015) wird als sogenannter „Masterplan“ fortgeführt. Der Masterplan mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung

Zur lediglich ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten siehe C45_Vergnügungsstätten.

Zu 4. und 5. Gemeinwohlorientierte Unterstützung und Förderung

Im Städtebaulichen Vertrag ist festgehalten, dass die Projektträgerin folgendes beabsichtigt:

- a) die Einrichtung eines Kultur- und Sportfonds zur Förderung lokaler Projekte; dieser soll sich aus den Mieten der ‚Urbanen Mitte‘ sowie einer Umlage als Bestandteil der Nebenkosten speisen,
- b) die Etablierung von Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen durch die mietvertragliche Sicherung von Sonderkonditionen zu festgesetzten Zeiten sowie die Förderung einer sozialen Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport.

Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag nicht begründet.

Zur geplanten Nutzungsstruktur siehe C31_Nutzungskonzept, zum Ausschluss von Wohnen siehe C43_Forderung_Wohnen.

Im Ergebnis der Abwägung wird kein Erfordernis gesehen, den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in den in den Stellungnahmen benannten Punkten zu ergänzen.

C57_Fassadengestaltung

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Dieser Entwurf sieht für die Fassaden einen transparenten und hohen Glasanteil vor. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich jedoch nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um einen Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Damit können die Fassaden aus dem Wettbewerbsergebnis oder auch alternative Gestaltungen mit anderen Materialien umgesetzt werden.

Aufgrund des Wettbewerbsergebnisses wurde in den Umweltbericht aufgenommen, dass Glasfassaden eine mögliche Ausführungsvariante sind. Als Auswirkungen wurde berücksichtigt, dass Büros mit großen Glasfronten stärker heruntergekühlt werden müssten. Die Klimaanlagen erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt. Die im Umweltbericht benannten Auswirkungen wurden in der Abwägung berücksichtigt.

Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst mindestens folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
 - Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
 - Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
 - Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung im

städtebaulichen Vertrag.

Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese betreffen auch die Fassadengestaltung. Die Absichtserklärung ist unverbindlich.

Zum Umgang mit dem Problem des Vogelschlags an Glasfassaden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe C13_Flora_Fauna.

C58_Freiraumgestaltung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Baumpflanzungen, gärtnerische Anlage von Grundstücksfläche, Dachbegrünung), aber nicht zur konkreten Freiraumgestaltung getroffen. Das ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs (Masterplan) ein erstes Freianlagenkonzept vor. Ergänzend hat sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet:

- Entwurf eines qualifizierten Freianlagenkonzepts, das einen gestalterischen Gesamtzusammenhang mit dem vorhandenen Park am Gleisdreieck wahrt,
- Abstimmung des Konzeptes mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH,
- Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, Pflege und dauerhafte Unterhaltung der Freianlagen.

Die Erarbeitung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts erfolgt also im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Konzepterstellung, Abstimmung und Umsetzung sind im Städtebaulichen Vertrag gesichert.

C59_nachhaltiges_Quartier

Die Stellungnahmen von Bürger*innen haben noch einmal gezeigt, wie wichtig die Themen nachhaltige und klimaangepasste Quartiersentwicklung sind.

Nachhaltige Quartiersentwicklung

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: "Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können."

Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartierentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Im Folgenden werden stichpunkthaft die relevanten Nachhaltigkeitselemente für die ‚Urbane Mitte Süd‘ dargestellt:

Energieeffizienz

- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
 - Festsetzung einer kompakten Bauweise, die durch das günstige Verhältnis von Gebäude-Hüllfläche zu Volumen eine gute Voraussetzung für einen energieeffizienten Betrieb der Gebäude bildet
 - Festsetzung von Flachdächern, die sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet sind
- Umsetzung des Solargesetzes Berlin vom 16.07.2021, d.h. die Neubauten werden mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken
- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude.

Ökologie

- Reaktivierung einer Stadtbrache (Innenentwicklung)
- Der Bebauungsplan beinhaltet einen Umweltbericht (vgl. Kapitel A II „Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a und § 4c BauGB“), in dem die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen einer Umweltprüfung berücksichtigt werden. Dazu wurden auch umfangreiche Fachgutachten erstellt.

- Der naturschutzrechtliche Eingriff wird planintern und planextern (Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain) kompensiert.
- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
 - Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung
 - Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. (Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung)
- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu folgenden Maßnahmen:
 - Umsetzung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
 - Niederschlagswassermanagement
 - Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
 - Berücksichtigung des Versickerungsgebots in § 36a Berliner Wassergesetz:
 - Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück besteht mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %
 - Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen
 - Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
 - Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
 - Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
 - Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold; dabei wird auch die ökologische Qualität bewertet, deren definierte Kriterien eine Beurteilung der Wirkungen von Gebäuden auf die globale und die lokale Umwelt sowie auf die Ressourceninanspruchnahme und das Abfallaufkommen erlauben.
 - Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a.
 - die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,

- das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung.
- Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.

Mobilität

Das Mobilitätskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ beinhaltet u.a. folgende Elemente einer nachhaltigen Entwicklung:

- Es wurde ein Verkehrskonzept erstellt, dass sowohl die verkehrliche Tragfähigkeit, als auch die äußere Anbindung und die innere Erschließung berücksichtigt, sowie ein Fuß- und Radverkehrsgutachten.
- Die Mobilitätsschwerpunkte werden im Bereich ÖPNV (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) gesehen, kombiniert mit Radverkehr (u.a. Radfernweg) und Fußverkehr.
- Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei sein. Der Individualverkehr wird über eine Zufahrt direkt in die Tiefgarage geleitet. Das Parken ist nur unterirdisch zulässig.
- Im städtebaulichen Konzept sind umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.
- Das Ver- und Entsorgungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ sieht innovative Transportkonzepte zur Verteilung und Sammlung in den Untergeschossen vor, z.B. mit Elektro-Schleppzügen.
- Es sind Ladestationen für E-Mobilität vorgesehen. Die Zulässigkeit wird im Bebauungsplan geregelt.
- Die Grundversorgung soll im Quartier kleinteilig in den Erdgeschosszonen erfolgen (kurze Wege). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der ‚Urbanen Mitte‘ keine Wohn-, sondern insbesondere eine Büronutzung vorgesehen ist.

Wesentlich ist, dass aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrauche) gut geeignet ist.

Trotz der Veränderungen durch Corona ist er für eine Büronutzung gut geeignet, siehe C42_Büromarkt_Büroflächen. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist kein Standort für Wohnungsbau, siehe C43_Forderung_Wohnen.

Alle zum Bebauungsplan erstellten relevanten Gutachten belegen, dass sich die Lebensqualität der Anwohnenden nicht verschlechtert. Der Mehrwert des Vorhabens wird unter C09_Mehrwert dargestellt.

Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung und Zertifizierung des Projekts und reagiert damit auf die Kritik der Bürger zur mangelnden Nachhaltigkeit

Im Übrigen wurde um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der ‚Urbanen Mitte‘ auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt

erstellte Mobilitätskonzept bezogen. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder, die als besonders relevant für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erachtet werden:

1. Stadt & Gemeinschaft
2. Städtebau & Bauweise
3. Ökologie & Gesundheit
4. Infrastruktur & Mobilität

Diese vier Themenfelder werden im Leitfaden mit spezifischen Zielen und möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausformuliert. Aus diesem Katalog werden die folgenden Maßnahmen als besonders relevant bewertet:

1. Stadt & Gemeinschaft
 - Schaffung eines gut angebundenen und zentralen Stadtquartiers
 - Gemischt genutzter Sockel
2. Städtebau & Bauweise
 - Hochwertige Fassadengestaltung
 - Maximierung Vogelschutz
 - Klimasensible Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes
 - Stadtbäume für ein gutes Mikroklima im Quartier
 - Maximierung der Drittverwendungsfähigkeit
 - Reduktion des Einsatzes der grauen Energie
 - Hochwertige und gesunde Außenbeleuchtung
3. Ökologie & Gesundheit
 - Vollständiger Rückhalt des Niederschlagswassers und dezentrale Bewirtschaftung
 - CO₂-arme Energieversorgung durch die Nutzung regenerativer Energien
 - Gesundes Quartier und Bauweise
 - Quartierszertifizierung durch DGNB, Erfüllung von ESG-Kriterien
4. Infrastruktur & Mobilität
 - Integrierte Mobilitätsangebote für eine gute Erreichbarkeit
 - Sharing-Angebote als flexible Alternative zur Anreise mit dem privaten Pkw
 - Nachhaltige Quartierslogistik

Trotz seines unverbindlichen Charakters wird jedenfalls die Berücksichtigung des „Leitfadens für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ wird im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan gesichert. Unter § 7 Ordnungsmaßnahmen wird folgende Klausel aufgenommen: „Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd in Anlage 4a im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Soweit aufgrund Gesetz oder in diesem Städtebaulichen Vertrag an anderer Stelle Verpflichtungen zu Sachthemen geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die in diesem Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.“

Klimaangepasste Quartiersentwicklung

Auch Klimaschutz und Klimaanpassung sind wichtige öffentliche Belange, die in die Abwägung einzustellen sind.

Zu 1. und 2.

Auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von allen Vertragsparteien der UNFCCC, seinerzeit 195 Staaten und die Europäische Union, ein Übereinkommen verabschiedet. Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Die Vertragsstaaten streben danach die Erreichung bestimmter Ziele an, sagen sich gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit bei Erreichung dieser Ziele zu und legen fest, jeweils Minderungsmaßnahmen entsprechend individueller Beiträge zur Reduzierung zu ergreifen.

Einen Beitrag zur Umsetzung dieser Ziele sollen die Gemeinden mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Aber die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus von Gebäuden in Hinblick auf die Treibhausgas-Emissionen und graue Energie anhand einer Ökobilanz oder der Ausschluss fossiler Brennstoffe für Neubauten sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen, vgl. die Ausführungen oben unter „Nachhaltige Quartiersentwicklung“.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den

Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgasnegativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Damit werden in einem weiteren Sinne auch die Ziele des Übereinkommens von Paris, nämlich einer Reduzierung von Treibhausgasen auf dieser Planungsebene, berücksichtigt.

Zu 3.

Die Berücksichtigung des Landschaftsprogramms wird im Umweltbericht bewertet. Im Umweltbericht wird festgestellt, dass das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz liegt und die genannten Ziele durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt werden. Dieses Ergebnis des Umweltberichts wird in die Abwägung eingestellt. Der – rechtlich unverbindliche – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ enthält weitergehende Maßnahmen, z.B. zur klimasensiblen Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollen.

Die Projektträgerin hat zudem bereits ein Vorzertifikat für Quartiere der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) in Platin verliehen bekommen. Zudem verpflichtet sich die Projektträgerin im Rahmen des Städtebaulichen Vertrags, für die geplanten Neubauten möglichst ein DGNB-Zertifikat Platin anzustreben und mindestens ein Zertifikat Gold zu erreichen. Zudem verpflichtet sie sich, zur näheren Ausgestaltung der Baukörper einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln durchzuführen. Dessen Ausgestaltung umfasst neben dem Erreichen des DGNB-Zertifikats für Neubau mindestens in Gold auch das Bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz, die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen, sowie das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung und die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung des Vertrags. Dazu ist geregelt, dass eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht stattfindet. Die Projektträgerin verpflichtet sich, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser zu prüfen und strebt nach Möglichkeit eine Versickerung und Verdunstung auf dem eigenen Grundstück in Höhe von 42% des anfallenden Niederschlagswassers an. Sie wird zudem prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

Zu 4.

Auf der Ebene der Bebauungsplanung kann nicht beurteilt werden, ob bei Umsetzung der Planung das Vorhaben negative Auswirkungen auf den Klimawandel haben wird, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“. Allerdings ist zu beachten, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ seit 2015 im Aufstellungsverfahren ist und das Bewusstsein, dass Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in der städtebaulichen Planung erforderlich sind, in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Maßnahmen zum Klimaschutz sind insbesondere in der Bundes- und Landesgesetzgebung verankert, werden dort fortgeschrieben und sind in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Pro-

jektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan insbesondere zum bestmöglichen Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Neubauten, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“

Zu 5.

Im Bebauungsplan werden in der Regel keine Festsetzungen zu Heizungssystemen getroffen, da das städtebauliche Erfordernis fehlt. Aus Gründen der Luftreinhaltung wird in der textlichen Festsetzung 8.1 lediglich die Verwendung von Brennstoffen eingeschränkt, sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden. Auch der Ausschluss fossiler Brennstoffe für Neubauten ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Die energetische Planung erfolgt in konkreteren Planungsebenen, in denen ein Fächer von weiteren gesetzlichen Vorgaben in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen sind, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Zum Ziel einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz vgl. die Ausführungen unter „Zu 1.+2.“ Sowie „Zu 4.“

Zu 6.

Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Im Umweltbericht wird transparent dargestellt, welche Folgen große Glasfronten haben könnten. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie im Städtebaulichen Vertrag umzusetzen.

Zu 7.

Um auf den Klimawandel zu reagieren, sind insbesondere Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase erforderlich. Das ist zwar kein Gegenstand des Bebauungsplans, aber im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin insbesondere zum bestmöglichen Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Neubauten, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“

Die auf der Ebene der Bebauungsplanung vorgesehenen Maßnahmen im Bereich Ökologie sind am Anfang dieses Kapitels C59_nachhaltiges_Quartier unter „Nachhaltige Quartiersentwicklung“ dargestellt.

Im „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ wurde aufgezeigt, dass und wie es möglich ist, im Plangebiet auf Starkregenereignisse und Hochwasser zu reagieren. Im Gutachten wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt und der fünfjährliche Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) soll dazu dienen, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Außerdem wurde ein Gutachten mit dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima erstellt. Das Gutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur

Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Im Ergebnis bleiben trotz der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die oberflächennahe Lufttemperatur und die Wärmebelastung am Tage gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Plangebiet als auch in den angrenzenden Quartieren gewahrt. Der Kaltluftvolumenstrom wird nicht beeinträchtigt. Zum Ergebnis vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 8.

Für die städtische Klimaanpassung sind auch Grünflächen und Parkanlagen von besonderer Bedeutung. Im Areal Gleisdreieck wurde eine 31,5 ha große vielfältig nutzbare Parkanlage geschaffen, an die die ‚Urbane Mitte Süd‘ angrenzt. Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil einer gemeinsamen Planung für das Areal Gleisdreieck. Der Park am Gleisdreieck ist ein bedeutendes Kaltluftentstehungsgebiet mit einem dynamischen Kaltluftvolumenstrom. Das Plangebiet profitiert in klimatischer Hinsicht (Kaltluftentstehung / nächtliche Abkühlung und Frischluft) von dieser Lage. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Park sind nicht wesentlich, vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 9.

Im Rahmen der Masterplanung wurde bereits ein erstes Freianlagenkonzept erarbeitet, in dem auch Maßnahmen der klimaangepassten Stadt enthalten sind. Auf Grundlage dieses Konzeptes wurden die Anpflanzfestsetzungen im Bebauungsplan (Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung) getroffen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, in der konkreteren Planungsebene ein Freianlagenkonzept zu erstellen, mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH abzustimmen und das Konzept umzusetzen. So können aktuelle Erfordernisse, auch zur Klimaanpassung, weitere Berücksichtigung finden. Außerdem verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zu dem Ziel, positive klimaökologische Auswirkungen der Neubauten auf die lokale Umgebung zu erreichen.

Zur Begrünung im Plangebiet vgl. auch C55_Anпflanzungen_Begrünung.

Zu 10.

Im weiteren Planungsprozess werden durch entsprechende Fachbüros konkretisierende Konzepte erstellt. In diesen Konzepten werden die gesetzlich verankerten Ziele zum Klimaschutz und zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen umgesetzt. Es wird kein Erfordernis gesehen, neben dem bereits vorliegenden klimaökologischen Gutachten ein weiteres Klimagutachten zu erstellen.

Expert*innen sollen auch in den hochbaulichen Realisierungswettbewerb eingebunden werden, zu dessen Durchführung sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Unter Berücksichtigung der auf dieser Planungsebene verfolgten Ansätze einer nachhaltigen Entwicklung, der Festsetzungen im Bebauungsplan sowie der Verpflichtungen der Projektentwicklerin im Städtebaulichen Vertrag überwiegen im Ergebnis der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert. Der Städtebauliche Vertrag wurde ergänzt.

C60_Solaranlagen

Die ‚Urbane Mitte‘ soll zu einem nachhaltigen Stadtquartier entwickelt werden. Dabei spielen regenerative Energieformen eine wesentliche Rolle (vgl. Kapitel A III 3.2.1.2 „Festsetzungen zur Höhe baulicher Anlagen“) Gleichzeitig wird die bei Projektrealisierung zu verwendende Energieform im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Da der Bebauungsplan als Rechtsverordnung für einen nicht begrenzten Zeitraum erlassen wird, wird Spielraum gelassen, zeitgemäße Energieformen einzusetzen.

Auf den exponierten Dachflächen der Türme sollen Solaranlagen ausnahmsweise zulässig sein. Die ausnahmsweise Zulässigkeit bedeutet nicht, dass Solaranlagen nicht gewollt sind, sondern ist darin begründet, dass die Solaranlagen auch oberhalb der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante zulässig sein sollen. Das wird hier planungsrechtlich als Ausnahmefall geregelt.

Das Solargesetz Berlin muss auch in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ umgesetzt werden. Das Gesetz ist am 16.07.2021 in Kraft getreten, die Solarpflicht gilt ab dem 01.01.2023. Ziel des Solargesetzes Berlin ist es, die Solarpotenziale auf den Dächern Berlins nutzbar zu machen und somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Das Gesetz trägt zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 bei. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab 2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Eine textliche Festsetzung im Bebauungsplan dazu ist nicht erforderlich.

Im Bebauungsplan wird in der textlichen Festsetzung 10.1 geregelt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 die Dächer als Flachdächer auszubilden sind. Die Flachdächer sind sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet. Es ist eine Kombination mit extensiven Gründächern vorgesehen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Zur Dachbegrünung vgl. C55_Anpflanzen_Begrünung

C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und in der Abwägung angemessen berücksichtigt. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im nahen Umfeld des Plangebiets werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur gewürdigt.

Die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ hat Auswirkungen auf die Sichtbarkeit des U-Bahnhofs Gleisdreieck mit Viadukten sowie den ehemaligen Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums, allerdings keine wesentlichen.

Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind die geplanten Türme 6 (Höhe 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe 25 m ü. Gelände). Die beiden Türme 6 und 7 haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die Viadukte der U1 und U2 sowie den U-Bahnhof Gleisdreieck und verdecken nur sehr eingeschränkt die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck mit Viadukten. Die Sicht auf den ehemaligen Postbahnhof ist nur direkt aus Süden blickend eingeschränkt. Die Sicht auf die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums wird zusätzlich nur aus Südwesten eingeschränkt, überwiegend wird die Sicht durch den Postbahnhof versperrt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gebäude auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums eher niedrig und in eine waldartige Parklandschaft eingebettet sind, wodurch die Sichtbarkeit aus westlichen Richtungen im Bestand bereits eingeschränkt ist. Die Einzelstellung der geplanten Türme 6 und 7 gewährt Durchblicke und schafft neue Sichtachsen. Insgesamt sind die Einschränkungen vertretbar.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit überhaupt nicht wahrgenommen werden konnten.

Es ist positiv hervorzuheben, dass durch den Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der damit verbundenen Reaktivierung der Gewerbebrache das Umfeld der Denkmäler gestaltet, städtebaulich aufgewertet und erschlossen wird, was auch die Außenwirkung und die Erlebbarkeit der Denkmäler verbessert.

Die denkmalpflegerischen Belange und die Auswirkungen des Vorhabens auf den Denkmalschutz wurden ermittelt und in die Abwägung eingestellt (vgl. Kapitel A III 4.8.4 Denkmalschutz und Denkmalpflege). Die Ausführungen befassen sich insbesondere zum Thema Umgebungsschutz, vor allem des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin).

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mehrfach beteiligt. Aufgrund der Stellungnahmen wurde das denkmalpflegerische Gutachten Gleisdreieck vom Juni 2017 als Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt. Das Fachgutachten wurde den Fachbehörden zur Kenntnis gegeben und die Aussagen in der weiteren Planung berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung wurden intensive Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde geführt. In der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (07.12.2018 bis 31.01.2019) hatten weder das Landesdenkmalamt noch die Untere Denkmalschutzbehörde Anmerkungen zur Planung. Wörtlich hat die Untere Denkmalschutzbehörde mitgeteilt: *„Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde gibt es im Rahmen der erneuten Trägerbeteiligung nichts zu bemerken.“*

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C62_Ortsbild_Sichtachsen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nur die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) des Gesamtprojekts ‚Urbane Mitte‘ festgesetzt werden. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5). Gegenstand dieser Abwägung sind nur die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

In Kapitel A III werden unter Ziffer 4 „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht:

- Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (vgl. Kapitel A III 4.6)
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (vgl. Kapitel A III 4.8)

Auf diese Ausführungen wird hier u.a. verwiesen.

Zu 1.

Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach.

Seit 1993 wurden große Teile für die Einrichtung der Baugistik für den Potsdamer Platz / Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet.

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf mehreren umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanen Stadtquartier gewünscht. Hier soll auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas Herausragendes gestaltet werden soll.

Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Es ist eine Liegenschaft mit außerordentlich schwierigen Randbedingungen, die deshalb bisher auch noch nicht entwickelt wurde.

Die Entwicklung des Plangebiets ‚Urbane Mitte‘, aber insbesondere die Entwicklung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von

2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Die Türme 6 und 7 werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Zu 2.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die beiden geplanten Türme subjektiv als Störfaktor im Stadtbild empfunden werden. Die Ansicht, dass die geplanten Neubauten wie eine Barriere zwischen Kreuzberg und Schöneberg wirken werden, wird nicht geteilt. Diese Wirkung hat die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit einer Plangebietsgröße von nur ca. 8.000 m² und den beiden einzelnen Türmen 6 und 7 nicht.

Zu 3.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das am östlichen Parkrand liegende Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den historischen Freiraum und den Park am Gleisdreieck zerschneiden solle. Die ‚Urbane Mitte‘ und damit die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck (siehe C26_Gesamtentwicklung) und berücksichtigen deren Ziele und Inhalte, die insbesondere im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgehalten sind.

Zu 4. bis 6.

Die Türme 6 und 7 schränken die weiten Blickmöglichkeiten im 31,5 ha großen Park am Gleisdreieck nur unwesentlich ein, da sie zwar am Rand, aber außerhalb des Westparks und dazu noch östlich der Fernbahngleise angeordnet sind. Möglich ist eine Einschränkung von Sichtbeziehungen von Westen aus dem Park Richtung Osten in das sich anschließende Stadtgebiet. Zur Reduzierung der Einschränkungen wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen (Turm 6 und 7) gewählt, die Durchblicke ermöglicht. Zu den Sichtbeziehungen auf denkmalgeschützte Gebäude vgl. C61_Beeinträchtigung_Denkmäler.

Den Auswirkungen auf bestehende Sichtbeziehungen steht die Schaffung neuer Sichtbeziehungen gegenüber. Der östliche Übergang vom Park in den Siedlungsbereich wird gestaltet und die Türme werden zu neuen Blickpunkten. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Sichtachsen und -beziehungen nicht wesentlich.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck. Auch dieses Ergebnis der Umweltprüfung wurde in die Abwägung eingestellt.

Zu 7.

Zum Ortsbild wird in Kapitel A I 2.4.1.2 „§ 34 BauGB: Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile“ u.a. folgendes ausgeführt:

„Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden. Es sind Vorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und

deren Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.“

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck und dem Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C63_Park_Erhalt

Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ und der Park am Gleisdreieck sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, die vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) um eine große zentrale Parkanlage beinhaltet und im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbart wurde. Die Planung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ -als eines der vier Baufelder- berücksichtigt die Vereinbarung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der Park am Gleisdreieck wird durch die Randbebauung aus objektiver Sicht weder als Grünfläche noch als Naherholungsgebiet beeinträchtigt. Das subjektive Empfinden kann anders sein. Als öffentliche Parkanlage steht sie jedem offen. Daran wird sich durch die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nichts ändern.

Die Verbindung zwischen West- und Ostpark wird heute über eine Fuß- und Radwegeverbindung (Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig) hergestellt. Die Planung hat keine Auswirkungen auf diese bestehende Wegeverbindung.

Im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ist der Bedarf an Grünflächen eben durch die große Parkfläche, die vollständig erhalten bleibt, gedeckt.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich durch das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ der Charakter des gesamten Parks am Gleisdreieck ändern sollte, siehe auch

- C62_Ortsbild_Sichtachsen
- C64_Park_optische_Einengung
- C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
- C67_Park_Übernutzung
- C68_Park_Aufenthaltsqualität

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C64_Park_optische_Einengung

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde.

Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘. Grundlage ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, siehe C26_Gesamtentwicklung.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht. Der Park erhält auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) mit einer Höhe von 49 m über Gelände und 7 (MK 7) mit einer Höhe von 25 m über Gelände festgesetzt. Nur ihre Auswirkungen sind Gegenstand dieses Verfahrens. Objektiv kommt es durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu keiner Einengung des Parks am Gleisdreieck, die Breite des Parks bleibt in seiner derzeitigen Form erhalten. Es wird jedoch zur Kenntnis genommen, dass Nutzer des Parks die Randbebauung als optische Einengung empfinden. Diese Empfindungen sind sehr subjektiv und entziehen sich der Abwägung.

Zur Ergänzung wird auch auf folgende Cluster verwiesen:

- C62_Ortsbild_Sichtachsen
- C63_Park_Erhalt
- C68_Park_Aufenthaltsqualität

C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben.

Westpark

- Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten.
- Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen.
- Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden.

Bis auf die Wintermonate fällt also ab 10.00 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark. In den Wintermonaten wandert der Schatten später, aber auch nur bis 11.00 Uhr durch den Westpark.

Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem Minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass entgegen der Darstellung in der Stellungnahme nur einige wenige Teilbereiche des Westparks von einer morgendlichen Verschattung betroffen sind. In einem Großteil des Parks ändert sich die Besonnungssituation nicht. Auch im Winter wird durch die beiden Türme zu keinem Zeitpunkt der komplette nördliche Teil verschattet.

Die zeitlich stark begrenzte und wandernde Verschattung hat, wenn überhaupt, nur geringe Auswirkungen auf die Flora im Westpark. Die Standortbedingungen für Pflanzen können sich im Bereich der Verschattung geringfügig ändern. Betroffen wären allerdings lediglich Pflanzen, die einen vollsonnigen Standort benötigen. Tatsächlich ist es in den Sommermonaten eher das Problem, dass im Park die Pflanzen an den vollsonnigen Standorten in den sommerlichen Hitzephasen leiden. Wesentliche Folgeschäden an der Fauna sind von daher ebenso nicht erkennbar.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers durch die geringfügige Verschattung der Parkflächen beeinträchtigt werden sollte. Wie oben ausgeführt, zeigen die Besonnungsuntersuchungen, dass im West- und Ostpark auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt.

Es ist richtig, dass durch eine niedrigere Bebauung die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert werden könnte.

Ostpark

Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung

und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten. Sie kann hingenommen werden.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

C66_Park_Ausgleichsfläche

Der Park am Gleisdreieck ist bereits Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez. Hier kann kein Ausgleich für Eingriffe in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erfolgen und erfolgt auch nicht. Die durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorbereiteten Eingriffe werden zu einem geringen Anteil im Plangebiet selbst und ansonsten durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen, siehe C23_Eingriff_Ausgleich.

Durch das Vorhaben wird die Ausgleichsfläche des Parks am Gleisdreieck auch nicht verkleinert. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ und der Park am Gleisdreieck sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, die vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) um eine zentrale Parkanlage beinhaltet und im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbart wurde, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der Park am Gleisdreieck als Ausgleichsfläche und die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind also Bestandteil einer in sich abgestimmten Planung.

Kaltluftvolumenstrom

Der Park am Gleisdreieck ist u.a. eine klimatische Ausgleichsfläche für die Bebauung am Potsdamer Platz. Der Park liegt in einer Nord-Süd-gerichteten Freiraumachse und bildet in dieser Achse als große Vegetationsfläche ein relevantes Kaltluftentstehungsgebiet. Der Kaltluftvolumenstrom in dieser Freiraumachse bewegt sich von Süden nach Norden und transportiert Kaltluft und ggf. auch Frischluft, wovon insbesondere die angrenzenden Baugebiete, aber auch das gesamtstädtische Klima profitieren. Im Klimaökologischen Gutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden auch die Auswirkungen auf den Kaltluftvolumenstrom im benachbarten Park am Gleisdreieck untersucht. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Ergebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“ Zur Ergänzung vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Die Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck wird durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht beeinträchtigt. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C67_Park_Übernutzung

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken (vgl. Kapitel A III 4.5.3 „Zunahme der Frequentierung / der Nutzer im Park am Gleisdreieck“). Um diese Zunahme zu quantifizieren und zu bewerten, wurde eine gutachterliche Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“, Stand 28.11.2019) verfasst.

Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor.

Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten

Unter Berücksichtigung der Anmerkungen wurde die Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten überarbeitet. Die genauen Berechnungen sind dem Fachgutachten zu entnehmen. Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

Zu 1.

In der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ werden künftig bei Vollausslastung ca. 2.650 Menschen arbeiten. Diese Zahl wurde auf Grundlage der Geschossfläche und des Nutzungskonzeptes ermittelt. Die Angabe der Beschäftigten auf der Projekt-Homepage ist aufgerundet worden, entspricht aber der Größenordnung.

Zu 2.

In der ‚Urbanen Mitte‘ werden künftig bei Vollausslastung ca. 2.650 Menschen arbeiten. Im Regelfall werden diese wochentags von 9 bis 16 Uhr in dieser Anzahl präsent sein. Aufgrund erhöhter Homeoffice-Arbeiten und Reiseaktivitäten der Bürobeschäftigten sowie anteiligen Urlauben ist von einer mittleren Präsenz von maximal 80 % der Bürobeschäftigten auszugehen, was sich entsprechend dämpfend auf eine potenzielle Nachfrage nach Aktivitäten im Park am Gleisdreieck auswirkt.

Zu 3.

Der größte frequenzmindernde Effekt geht von den üblichen Freizeitgewohnheiten der Bürobeschäftigten aus. In Abhängigkeit ihrer Lebens-/Altersphase werden Freizeitaktivitäten unterschiedlich intensiv im außerhäusigen oder innerhäusigen Bereich vorgenommen. Für die Urbane Mitte am Gleisdreieck kann von einer Anzahl von ca. 1.345 Bürobeschäftigten ausgegangen werden, die verstärkt außerhäusigen Freizeitaktivitäten nachgehen. Diese müssen jedoch nicht zwingend am Bürostandort erfolgen, weshalb von einer deutlich geringeren Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von ca. 673 Personen ausgegangen werden kann. Davon "stammen" ca. 134 Personen aus den auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entfallenden Nutzungen und ca. 539 Personen auf Nutzungen des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“.

Zu 4.

Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün als unverbindlicher Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ aktuell mit 14,4 m²/Einwohner*in zwar niedriger als

die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt ($28,5 \text{ m}^2/\text{Einwohner*in}$) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnahe Parkanlagen von zusammen $13 \text{ m}^2/\text{Einwohner*in}$ (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner) würden den Ausstattungswert mit $12,9 \text{ m}^2/\text{Einwohner*in}$ nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von $13 \text{ m}^2/\text{Einwohner*in}$ drücken.

Zu 5.

Im Fachgutachten wird bei der Ermittlung der Grünflächenausstattung die zusätzliche Zahl an Nutzenden auf die gesamte Parkfläche bezogen und nicht nur auf die Wegeflächen. Dieses Vorgehen entspricht der üblichen Methodik.

Zu 6.

In die Abwägung werden (nur) die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eingestellt. Mögliche zukünftige Bauprojekte und ihre Auswirkungen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans.

Zu 7.

Die Zahlen der zu erwartenden Zuzüge wurden geprüft und aktualisiert. Das Gutachten „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 enthält dazu auf Seite 8 folgende Ausführungen:

„Wegen diverser Wohnungsbauprojekte, die in den Jahren 2020 bis 2025 abgeschlossen wurden/werden, steigt die Einwohnerzahl im fußläufigen Radius zum Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck (entspricht 700-m-Radius) um weitere rd. 1.400 Einwohner an. Aus diesem Anstieg resultiert ein Rückgang der (rechnerischen) Grünflächenausstattung auf ca. $13,8 \text{ qm}/\text{Einwohner}$. Dieser Wert liegt noch leicht oberhalb der empfohlenen Grünflächenausstattung von $13 \text{ qm}/\text{Einwohner}$ gemäß Charta für das Berliner Stadtgrün.“

Für die den Park am Gleisdreieck umgebenden Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Tempelhof-Schöneberg wird eine Bevölkerungszunahme von bis zu $+4,7 \%$ bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Die Prognose liegt unterhalb dem kurz- bis mittelfristig absehbaren Anstieg im fußläufigen Nahbereich. Wird für die Wohngebiete des 701- bis 1.000-m-Radius (die in der Betrachtung des fußläufigen Nahbereichs fehlen) ein Anstieg in Höhe der aktuell bekannten Wohnungsbauprojekte unterstellt, so ist von weiteren rd. 2.400 Einwohnern bis spätestens 2030 auszugehen, insgesamt ein Anstieg um ca. 12% auf rd. 57.570 Einwohnern. Bezogen auf die bestehende Grünflächenausstattung senkt sich dadurch der Ausstattungswert auf $12,9 \text{ qm}/\text{Einwohner}$ ab.“

Zu 8.

Es ist richtig, dass der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf nicht an den Park am Gleisdreieck angrenzt. Im Fachgutachten wurde das Kapitel 4 Grünflächenausstattung entsprechend geändert. Es kommt zu keiner relevanten Änderung des Gutachtenergebnisses.

Auswirkungen

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird sich auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Das ist zunächst eine wertneutrale Feststellung, denn sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, siehe auch C26_Gesamtentwicklung. Das Nebeneinander und Miteinander

der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat grundsätzlich einen Vorrang vor der anderen.

Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

- Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün als Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ aktuell mit 14,4 m²/Einwohner*in zwar niedriger als die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,5 m²/Einwohner*in) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnah Parkanlagen von zusammen 13 m²/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m²/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m²/Einwohner*in drücken.
- Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden.
- Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 386 m² Parkfläche (Park am Gleisdreieck Ost und West). Unter Berücksichtigung der Geschossflächenverteilung verteilt sich das ermittelte zusätzliche Besucheraufkommen im Park auf 134 Personen werktäglich durch die „Urbane Mitte Süd“ im Park mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 m² Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt.
- Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weiterhin den Anwohnenden "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzergruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen werden.
- Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesuchende nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigten und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden.

Berufspendelnde

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich Tausende von Berufspendelnden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf den Wegen und vor allem auf den Freizeitflächen des Parks am Gleisdreieck aufhalten sollten. Es ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Anteil einen Arbeitsweg hat, der durch den Park führt. Dabei ist wünschenswert, dass viele der Büronutzenden mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen werden. Das ist Ziel des Mobilitätskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und entspricht den Zielen des Landes Berlin. Radfahrende können die ‚Urbane Mitte Süd‘ über die verlängerte Trebbiner Straße oder über den Radfernweg erreichen. Die Erholungsqualität des Parks wird durch die Berufspendelnden nicht wesentlich beeinträchtigt.

Für diese Abwägung sind lediglich die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ relevant. Sie sind mit maximal 135 Personen werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C68_Park_Aufenthaltsqualität

Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in zentraler Lage. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen, siehe C26_Gesamtentwicklung.

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf einer Gewerbebrache östlich des Westparks mindert nicht die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck, und zerstört auch nicht die Lebensqualität und entwertet den Park nicht. Der Park am Gleisdreieck wird durch die Urbane Mitte Süd gegenüber der Bestandssituation nur unwesentlich mehr verschattet, vgl. C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark. Auch die Windgeschwindigkeiten nehmen nicht zu. Die Aufenthaltsqualität im Park bleibt daher erhalten. Die Lebensqualität, die der Park der Umgebung bietet, wird jedenfalls durch die Urbane Mitte Süd mit Blick auf den Park nicht zerstört.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ entsteht an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt des ÖPNV, der durch die Ergänzung der geplanten S-Bahnlinie S21 noch ausgebaut wird. Hier wird es Frequenzen und Bewegungen geben. Der Verkehrsknotenpunkt wird mit Hochbauten und Nutzungen ergänzt und betont. Die Angebote und die Belebung des Plangebiets als Ergänzung zu den sonstigen Nutzungen im Areal Gleisdreieck sind planerisch gewollt. Wie sie von einzelnen Bürger*innen subjektiv empfunden werden, ist sehr individuell und entzieht sich der Abwägung.

Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Eine Minderung des Landschaftserlebens im 31,5 ha großen Park ist nicht erkennbar. Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Die Auswirkungen sind gering, siehe auch C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark. Ein wesentlicher

Einfluss der Verschattung auf die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers ist nicht erkennbar. Die Windgeschwindigkeit wird im Park nicht erhöht, siehe auch C20_klimaökologische_Auswirkungen, lediglich der Windkomfort im Plangebiet ändert sich, siehe auch C22_Windkomfort.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Bürger*innen die geplanten Hochhäuser ablehnen. Diese Ablehnung sollte aber nicht verallgemeinert werden. Allein durch ihre Sichtbarkeit ist keine starke Auswirkung gegeben. Das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegt zwar am Rand des Westparks, aber östlich der Fernbahn und damit städtebaulich vom Westpark getrennt. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Sollte sich eine nutzende Person in ihrem subjektiven Empfinden durch die beiden Türme gestört fühlen, so bietet der Park mit seiner Größe von 31,5 ha Größe vielfältige Möglichkeiten, um sich in anderen Parkbereichen aufzuhalten. Zu beachten ist auch, dass der Park am Gleisdreieck nicht nur Erholungsgebiet für die Anwohnenden ist. Der Park ist eine öffentliche Grünanlage, die von jedem im Rahmen der Regelungen des Grünanlagengesetzes genutzt werden kann, auch von den zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘.

Es ist nicht richtig, dass sich im Rahmen der Fachgutachten mit der Veränderung des Parks am Gleisdreieck nicht auseinandergesetzt wurde. Gutachterlich untersucht wurden folgende Themen:

- die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck, siehe C67_Park_Übernutzung
- eine Verschattung des Parks am Gleisdreieck, siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
- klimaökologische Auswirkungen, siehe C20_klimaökologische_Auswirkungen
- die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Nutzungseinschränkung wegen störendem Freizeitlärm), siehe C54_schalltechnische_Untersuchung

Die Fachgutachten waren Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung. Kein Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ wesentliche Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse haben wird, auch nicht im Park am Gleisdreieck. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht berücksichtigt und sind in die Abwägung eingestellt worden (vgl. Kapitel A III 11. „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck“). Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C69_Drogen_Kriminalität

Im Rahmen der Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB gab der Polizeipräsident in Berlin, Abteilung städtebauliche Kriminalprävention, eine Stellungnahme zur Kriminalitätslage in der Umgebung des Plangebietes ab. Die Recherche als auch eine Befragung von Mitarbeitenden des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts 52 ergaben keine signifikanten Auffälligkeiten und Erkenntnisse, die für die Ebene der Bauleitplanung von Relevanz sind.

Der benachbarte Park am Gleisdreieck weist nach Angaben der Abteilung städtebauliche Kriminalprävention ein „nicht unerhebliches Aufkommen an Delikten der Straßenkriminalität“ auf. Aufgrund der Großflächigkeit des Parks lassen sich diese Delikte nicht für einzelne Teilgebiete verifizieren.

Es ist nicht erkennbar und wird von der Abteilung städtebauliche Kriminalprävention auch nicht benannt, dass durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die bereits bestehenden Probleme mit Straßenkriminalität noch zunehmen würden. Im Gegenteil, es ist zu vermuten, dass durch die zusätzliche Randbebauung und Belebung die soziale Kontrolle zunehmen wird.

Eine zusätzliche Untersuchung zu dem Thema Kriminalität wird nicht als erforderlich angesehen. Für das bestehende Problem der Straßenkriminalität ist die Berliner Polizei zuständig.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C70_Lichtverschmutzung

Der Begriff der Lichtverschmutzung bezeichnet die dauernde Abwesenheit völliger Dunkelheit durch Lichtemissionen. Der Mangel an Dunkelheit hat zahlreiche störende Einflüsse:

- auf die Flora und insbesondere als Insektensterben auf die Fauna, betroffen sind vor allem nachtaktive Insektenarten
- auf die biologischen Tag-Nacht-Zyklen vieler Tiere
- und zunehmende Schlaflosigkeit beim Menschen

Die als Lichtverschmutzung bewerteten Vorgänge können als eine spezielle Form der Umweltverschmutzung betrachtet werden.

Bei der Lichtverschmutzung geht es insbesondere um großräumige Effekte in Städten. Es ist richtig, dass auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ zu einem geringen Teil an der Lichtverschmutzung in der Großstadt Berlin beitragen wird.

Gleichzeitig wird es als erforderlich angesehen, aus Sicherheitsgründen den Umsteigepunkt und die Rad- und Fußwege auch nachts angemessen zu beleuchten.

Da sich die Stellungnahme auch auf die geplante Nutzung als Kerngebiet bezieht und deswegen stärkere Lichtemissionen als bei einer Wohnnutzung erwartet werden, wird auf die getroffenen Regelungen zu Werbeanlagen hingewiesen. Die für den Städtebau verantwortlichen Architekt*innen haben ein Werbekonzept entwickelt, das auch Anlage zum Städtebaulichen Vertrag ist. Darin sind umfangreiche Regelungen zur Gestaltung der Werbung und der eingeschränkten Zulässigkeit von beleuchteter Werbung im Plangebiet enthalten, um störende Lichtemissionen möglichst zu vermeiden. Auch bei einer Büronutzung, typischerweise von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr, ist nicht mit einer Lichtverschmutzung durch die Benutzung von Beleuchtung auszugehen.

C71_Abwägung_privat/öffentlich

Zu 1. Privatinteresse vor Allgemeininteresse

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten (§ 2 Abs. 3 BauGB). Außerdem sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Aus der Formulierung wird deutlich, dass bei der Abwägung weder öffentliche noch private Belange von vornherein höher gewertet werden. Jeder Belang ist für sich gerecht abzuwägen.

Laut der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist das Gebot gerechter Abwägung verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet, in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder der Ausgleich zwischen den von

der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12. Dezember 1969 – 4 C 105.66, VerwRspr 1970, 571 (576)).

Die Kritik der Bürger*innen ist oft unkonkret. Häufig wird bereits das Ziel einer Kerngebiets- oder Büronutzung als Beispiel für eine Bevorzugung von Privatinteressen angeführt. Die fachliche Begründung für die Nutzungsausweisungen bleibt dabei meist unberücksichtigt. In den Stellungnahmen wird kein konkretes Abwägungsergebnis in der Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ benannt, dass nicht auf einer gerechten Abwägung öffentlicher und privater Belange beruht und erneut geprüft werden müsste.

Zu 2. Einwendungen würden nicht/ unzureichend berücksichtigt werden

Alle Einwendungen von Bürger*innen wurden und werden in die Abwägung eingestellt. Das Ergebnis ist nicht davon abhängig, wer die Stellungnahme abgegeben hat, sondern nur der Inhalt der Stellungnahmen ist relevant. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind alle relevanten Belange zu ermitteln, zu bewerten und abzuwägen. In Abwägungstabellen wird das Ergebnis der Abwägung jeder einzelnen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebenen Stellungnahme dargestellt. Die Abwägungsergebnisse waren und sind Gegenstand von politischen Beschlüssen zur Weiterführung des Aufstellungsverfahrens.

Das Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplans ist ein Prozess, in dem die Planungsinhalte auf Grund von neuen Erkenntnissen oder Stellungnahmen von Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder Bürger*innen weiter ausgearbeitet werden. Zur Nachvollziehbarkeit werden in der Begründung im Kapitel „V. Verfahren“ die Stellungnahmen und das Abwägungsergebnis aus den jeweiligen Beteiligungsschritten als Zusammenfassung dargestellt. In dem jeweils aktuellen Planentwurf sind also alle bisherigen Stellungnahmen im Abwägungsergebnis in die Planung aufgenommen worden.

Zu 3. Bewertung der Auswirkungen wird angezweifelt / Verharmlosung der Folgen

Um Auswirkungen und Folgen zu ermitteln, wurden zum einen Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Stellungnahme aufgefordert und zum anderen Fachgutachten erstellt. Alle Informationen und Stellungnahmen aus den bisherigen Beteiligungsschritten, die von der Öffentlichkeit, den Behörden und den Trägern öffentlicher Belange abgegeben wurden, wurden ausgewertet und abgewogen. Die Ergebnisse und Maßnahmeempfehlungen aus den Fachgutachten werden berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt und abgewogen. Auswirkungen und Folgen werden insbesondere auch im Umweltbericht dargestellt. Es ist unklar, welche Auswirkungen / Folgen im Abwägungsprozess falsch beurteilt worden wären.

Wie den Fachgutachten und der Begründung zu entnehmen ist, sind die Auswirkungen der Planung nicht wesentlich. Sie wurden in die Abwägung eingestellt. Im Plangebiet werden gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse gewahrt. Das wurde ebenfalls in unterschiedlichen Fachgutachten untersucht, ggf. durch Festsetzungen gesichert und in der Begründung ausgeführt.

Auch die Versiegelung hat Auswirkungen, die untersucht und dargestellt wurden, siehe Umweltbericht und C17_Versiegelungsgrad. Es ist möglich, dass eine geringere Bebauung die nicht wesentlichen Auswirkungen noch mindern würde. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt jedoch das Ziel, diesen Standort entsprechend des bisherigen Konzepts zu entwickeln, siehe auch C28_städtebauliches_Konzept.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nach-

haltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Zu 4. Abwägung der Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019

Die Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019 wurde im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgegeben. Die Stellungnahme wurde berücksichtigt und folgendermaßen abgewogen:

Zu (1.)

An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt.

Im Kapitel A I 4.3. „Flächennutzungsplan Berlin (FNP)“ ist der relevante Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Berlin dargestellt. Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche. Und übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan Berlin grenzen im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, d.h. der Ostpark. Die Anmerkung des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan Berlin übereinstimmt, ist nichtzutreffend.

Zu (2.)

Der Ansicht des Stadtentwicklungsamts Tempelhof-Schöneberg, dass sich die im Plangebiet vorgesehenen Bauten negativ auf den Park am Gleisdreieck auswirken würden, wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt:

Verschattung

Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ erstellt. In diesem Rahmen wurden detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis ist in der Begründung unter IV 11.1 „Verschattung des Westparks“ dargestellt. Die geplanten Türme 6 und 7 stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und auf den ganzen Tag gesehen nur kurz verschattet.

Bedrängende Wirkung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die Zulässigkeit zweier Gebäude festgesetzt. Das nördliche Gebäude Turm 6 darf mit einer Höhe von 49 m ü. Gelände und das südliche Gebäude Turm 7 mit einer Höhe von 25 m ü. Gelände errichtet werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um den Übergang der bis zu 90 m hohen Gebäude im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu gestalten.

Zur Ergänzung wird auch auf folgende Cluster verwiesen:

- C63_Park_Erhalt
- C64_Verschattung_Westpark_Ostpark

Zu 5. Abwägung der Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus 12/20

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Im Rahmen dieses Auslegungszeitraums hat das Bündnis Stadtnatur eine Stellungnahme abgegeben.

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Die erneute öffentliche Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der Bekanntmachung vom 06.11.2020 abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Die beiden Auslegungen des Bebauungsplans erfolgten direkt nacheinander. Zwischen den beiden Auslegungen erfolgte keine Abwägung der in der ersten Auslegung abgegebenen Stellungnahmen und keine Anpassung der Begründung. Die in beiden Auslegungen abgegebenen Stellungnahmen sind gemeinsam nach Abschluss der erneuten Auslegung abgewogen worden. Das gilt auch für die Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), ermittelt und bewertet. Die öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen. Es wurde kein konkreter Hinweis gegeben, an welcher Stelle das Gebot gerechter Abwägung verletzt wäre. Die Abwägung wird nicht geändert.

C73_Planzeichnung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 1.

In der Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind die Punkte mit Buchstaben versehen, die zur Verortung der Festsetzungen erforderlich sind. Die Lage dieser Punkte wird über ETRS-Koordinaten eindeutig bestimmt. Die Koordinatenliste ist Bestandteil der Planzeichnung. Die Koordinaten wurden von einem öffentlich bestellten Vermesser ermittelt und über einen Katastervermerk bestätigt.

Zu 2.

Die Liste der erforderlichen ETRS-Koordinaten auf der Planzeichnung ist vollständig. Der südöstliche Punkt des Plangebiets ist ein Eckpunkt des Flurstücks 3498 und damit bereits eindeutig bestimmt.

Zu 3.

Die Höhe der Gebäude wird als maximal zulässige Oberkante der Gebäude in m über Normalhöhennull (m ü. NHN) festgesetzt und ist damit eindeutig bestimmt. Eine Festsetzung in m über Gelände wäre nicht eindeutig. In der Begründung zum Bebauungsplan wird dargestellt, welche Geländehöhen vorzufinden sind und welche Höhe über Gelände für die Gebäude vorgesehen ist.

C74_Fachgutachten

Zu 1.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich gegen die Behauptung, dass die Fachgutachten zum Bebauungsplan parteiisch im Sinne einer für das Projekt positiven Wertung wären, die fachlich nicht begründet wäre. Es ist richtig, dass die Fachgutachten von der Projektträgerin bezahlt werden. Das ist Bestandteil einer Kostenübernahmevereinbarung zur Entlastung des Bezirks. Die Projektträgerin ist formal ebenfalls Auftraggeber, wobei die Aufgabenstellungen der Gutachten überwiegend von dem vom Bezirk, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung mit der Erstellung der Bebauungsplanunterlagen beauftragten Büro vorgegeben und mit den Fachgutachtenden abgestimmt wurden.

Zu 2., 3., 5.

Die Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden in ihrer Erstfassung überwiegend 2016 / 2017 erstellt. Sie sind seitdem Bestandteil des Aufstellungsverfahrens für diesen Bebauungsplan und seit der Teilung werden sie für die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ weiter genutzt.

Sie waren insbesondere Gegenstand der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Sie wurden von den Fachbehörden geprüft, bei Anmerkungen entsprechend angepasst und bei Bedarf erneut vorgelegt. Parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde zum einen eine erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung durchgeführt, zum anderen wurden als Bestandteil der öffentlichen Auslegung die Behörden und Träger öffentlicher Belange über den Verfahrensschritt informiert und diese haben sich teilweise auch erneut beteiligt. Die Fachgutachten wurden hinsichtlich ihrer „neutralen“ fachlichen Bewertung von keiner Fachbehörde in Frage gestellt.

In den Bürger-Stellungnahmen wird auch nicht benannt, welche Fachgutachten unvollständig wären, sich widersprechen würden oder welche wesentlichen Umweltauswirkungen nicht sachgerecht untersucht worden wären.

Im Rahmen der Auswertung aller Stellungnahmen aus der Auslegung wurden einige Fachgutachten angepasst. Der Grund für die Anpassungen war in der Regel eine Aktualisierung insbesondere an aktuelle Bewertungs- und Rechtsgrundlagen, auch die Korrektur von Ungenauigkeiten oder verdeutlichende Klarstellungen sowie eine Schärfung der Aussagen. Diese Anpassungen nach der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sind üblich.

Zu 4.

In den Fachgutachten erfolgt eine sachliche Darstellung und Bewertung des Untersuchungsgegenstandes mit einer Beschreibung der Auswirkungen, des Handlungsbedarfs oder ähnlichem. Das Ergebnis wird in den Umweltbericht und/oder die Begründung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen werden bewertet, insbesondere in Bezug auf ihre Erheblichkeit und ihre Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Maßnahmenempfehlungen werden hinsichtlich eines Festsetzungserfordernisses geprüft.

Die Fachgutachten sind von unabhängigen Gutachtenden fach- und sachgerecht erstellt worden. Eine konkrete Kritik an Gutachten wird nicht benannt. Alle sonstigen konkreten Anmerkungen zu Fachgutachten wurden berücksichtigt. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C75_Bürgerengagement

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck wird durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchaus anerkannt und geschätzt. Dass das Bürgerengagement im Bebauungsplan keine Erwähnung findet, ist nicht in einer mangelnden Wertschätzung begründet, sondern dem formalen Inhalt eines Bebauungsplans geschuldet, der nicht den Park zum Gegenstand hat, sondern das Plangebiet mit der ‚Urbanen Mitte Süd‘.

C76_Beteiligungsmöglichkeit

Zu 1.

Es ist nicht richtig, dass die Öffentlichkeit nicht über das Projekt ‚Urbane Mitte‘ informiert wurde. Es wurden von Anfang an viele Maßnahmen ergriffen, um die Öffentlichkeit über das Projekt zu informieren und in die Entwicklung einzubeziehen. Jeder mit Interesse an der Entwicklung des Standorts, hätte insbesondere im Internet Zugang zu den Projekt-Informationen gehabt. Auch der Fachbereich Stadtplanung hätte jederzeit Auskunft über die geplante Entwicklung geben können. Zur Information gibt es seit mehreren Jahren auch eine eigene Projekt-Homepage (urbane-mitte.de/), auf der das Projekt ‚Urbane Mitte‘ umfassend und transparent dargestellt wird.

Zu 2.

Es ist nicht richtig, dass die Öffentlichkeit nicht an der Entwicklung der Planungsinhalte für die ‚Urbane Mitte‘ beteiligt gewesen wäre. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ wird seit 2014 entwickelt und ist seit dieser Zeit auch in der öffentlichen Diskussion. Die Bürger*innen wurden seit diesem Zeitpunkt auch in den Planungsprozess integriert.

2014 / 2015 wurde ein mehrmonatiges Werkstattverfahren zur Entwicklung der Planungsinhalte und eines Konzeptes für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ durchgeführt. Im Werkstattverfahren standen die öffentlichen Runden zur Erarbeitung der Bürgervorstellungen im Vordergrund. Ziel war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standorts. Das Werkstattverfahren wurde parallel transparent im Internet dargestellt. Dessen Ergebnis war das sogenannte Konsenskonzept, das ein grundlegendes Einverständnis der am Werkstattverfahren Beteiligten zu dem entwickelten Konzept zum Ausdruck bringen sollte, aber nicht die Meinung und Zustimmung eines jeden Bürgers Berlin repräsentieren kann.

Darauf aufbauend wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Das Ergebnis des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs wurde veröffentlicht und ausgestellt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Seit Anfang 2016 läuft das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Zu der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung im Bebauungsplanverfahren siehe C77_Öffentlichkeitsbeteiligung.

Zu 3.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde die Öffentlichkeit mehrfach beteiligt und hatte die Möglichkeit, sich zu äußern. Zuletzt hat die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB stattgefunden, das Ergebnis liegt vor. Der Verfahrensschritt ist damit abgeschlossen, die Beteiligung der Bürger im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist damit nun beendet. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

Zu 4.

Zu Beginn der Projektentwicklung 2014 / 2015 wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt. In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens – jeweils drei Expertendialoge und drei Bürgerbeteiligungen – wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt. Die Runden wurden professionell moderiert. Die Erkenntnisse der jeweiligen Werkstattgespräche bildeten dann die Grundlage für die nächsten Stufen des Verfahrens. Ergebnis des Werkstattverfahrens ist ein aus Plänen und Texten bestehendes Konzept. Das Konzept gibt wesentliche Inhalte über Nutzungen, Erschließungen und Höhenentwicklungen auf dem Grundstück wieder als überwiegender Konsens unter den Beteiligten.

In den Ausführungen in Kapitel A III 4.4.2.1 „Werkstattverfahren“ wird deutlich gemacht, dass das Konzept nicht die Meinung aller beteiligten Bürger*innen wiedergibt. Das Konzept ist in die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs eingeflossen, es stellte aber keine Vorgabe dar. Es stand den Wettbewerbsteilnehmenden völlig frei, z.B. Hochhäuser in ihren Entwurf aufzunehmen oder darauf zu verzichten.

Die Entwicklung der Planungsüberlegungen wird in Kapitel A III dargestellt. Sie sind für die konkreten Festsetzungen im Bebauungsplan von untergeordneter Bedeutung.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Zu 1. Öffentliche Diskussion zum Projekt ‚Urbane Mitte‘

siehe C76_Beteiligungsmöglichkeit

Zu 2. Berücksichtigung der Stellungnahmen

Im Aufstellungsverfahren wurden alle Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in die Abwägung eingestellt. Viele Fachgutachten wurden nur aufgrund dieser Stellungnahmen erstellt. Auch die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden hier geprüft und abgewogen. Es stimmt nicht, dass die Stellungnahmen und Einwände von Bürger*innen unberücksichtigt bleiben. Aber die Stellungnahmen von Bürger*innen bilden nur einen Teilbereich der umfangreichen Belange ab, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan in die Abwägung einzustellen sind, siehe auch C71_Abwägung_privat/öffentlich.

Zu 3. Informationstafeln: „klein und spärlich“

Es ist unklar, welche Informationstafeln gemeint sind. Die Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ortsüblich bekannt gemacht (Amtsblatt und ergänzend in der Tagespresse) sowie im Internet (Beteiligungsplattform des Landes Berlin ‚mein.berlin.de‘ und auf der Homepage des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg) veröffentlicht. Informationstafeln sind kein Bestandteil der Bekanntmachung.

Zu 4. Bebauungsplanunterlagen

Die Bebauungsplanunterlagen wurden auf der Internetseite des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und unter mein.Berlin.de im Auslegungszeitraum zur Verfügung gestellt, außerdem haben sie im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg zur Einsicht ausgelegen. Damit wurden alle

gesetzlichen Anforderungen in der in Berlin üblichen Form erfüllt. Bei Bedarf standen im Bezirksamt Mitarbeitende des Fachbereichs Stadtplanung für Erläuterungen zur Verfügung.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird für einen innerstädtischen Konversionsstandort aufgestellt. Die Rahmenbedingungen und die zu klärenden Themenfelder sind komplex. Das wird auch daran deutlich, dass fast 20 Fachgutachten erstellt wurden. Die komplexen inhaltlichen Themen werden in der Begründung ergebnisorientiert zusammengefasst. Anhand der Legende zur Planzeichnung sowie mithilfe der Begründung zum Bebauungsplan ist es auch für einen Laien möglich, die Planung in ihren Grundzügen nachzuvollziehen.

Zu 5. Architekturvisualisierungen fehlen

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Er ist ein Ziel dieses Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ planungsrechtlich zu sichern. Eine Umsetzung ist auch Bestandteil des Städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan. Innerhalb der Festsetzungen sind jedoch auch Anpassungen oder andere Bauungskonzepte zulässig. Um nicht den Eindruck zu erwecken, dass ein bestimmter Architekturentwurf festgesetzt wird, wird bei den Bebauungsplanunterlagen auf eine Visualisierung verzichtet.

Zu 6. Berücksichtigung der Petition

Die Petition „Gewerbe-Areal mitten im Gleisdreieck-Park verhindern“ wurde dem Bezirk nicht im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB übergeben. Sie ist daher kein Bestandteil der Abwägung.

Zu 7. Beschluss des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht der Öffentlichkeit zur Abstimmung, sondern der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg zur Beschlussfassung vorgelegt.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Zu 1.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde 2015 vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber aufgestellt. Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde. Die Unterlagen des Bebauungsplans werden von einem externen Planungsbüro im Auftrag und in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtplanung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie weiterer Fachämter erstellt und durch das Bezirksamt geprüft. Es ist richtig, dass das Planungsbüro von der Projektträgerin bezahlt wird. Das ist Bestandteil einer Kostenübernahmevereinbarung zur Entlastung des Bezirks.

Das städtebauliche und Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ wurde in einem breiten Abstimmungsprozess und einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelt. Unter Berücksichtigung des Eigentumsrechts werden auch die Interessen des Grundstückseigentümers in der Planerstellung und im Abwägungsprozess berücksichtigt.

Zu 2.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ befindet sich seit 2015 im Aufstellungsverfahren, d.h. seit acht Jahren. Der anstehende Beschluss des Bebauungsplans kann daher nicht als voreilig angesehen werden.

Zu 3.

In der Stellungnahme wird behauptet, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß §§ 2 bis 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllen würde. Die benannten Paragraphen umfassen alle wesentlichen Regelungen zum Bebauungsplan im BauGB. Die BauGB-Paragraphen haben folgende Bezeichnungen:

§ 2 Aufstellung der Bauleitpläne

§ 2a Begründung zum Bauleitplanentwurf, Umweltbericht

§ 3 Beteiligung der Öffentlichkeit

§ 4 Beteiligung der Behörden

§ 4a Gemeinsame Vorschriften zur Beteiligung

§ 4b Einschaltung eines Dritten

§ 4c Überwachung

§ 9 Inhalt des Bebauungsplans

§ 9 (8) „Dem Bebauungsplan ist eine Begründung mit den Angaben nach § 2a beizufügen.“

§ 10 Beschluss, Genehmigung und Inkrafttreten des Bebauungsplans

Alle genannten Paragraphen wurden bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt. Eine konkrete Kritik wird nicht vorgebracht. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ war 2020 bereits in der vorgezogenen Rechtsprüfung bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung. Auch in der vorgezogenen Rechtsprüfung gab es dazu keine Beanstandungen.

Zu 4.

Auch diese unkonkrete Behauptung kann nicht geprüft werden. In der Stellungnahme werden die Mängel in der Abwägung nicht benannt. Zum Bebauungsplan wurde umfassend Abwägungsmaterial ermittelt und bewertet. Gemäß § 214 Abs. 3 BauGB „sind Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.“.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ war 2020 bereits in der vorgezogenen Rechtsprüfung bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung. Auch in der Rechtsprüfung wurden diesbezüglich keine Mängel festgestellt.

Zu 5.

2015 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gefasst. Dieser Bebauungsplan umfasste das gesamte Projekt ‚Urbane Mitte‘. Das Verfahren wurde bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geführt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts und der Deutschen Bahn war die Weiterführung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) bis zur Herstellung des erforderlichen Planungsstandes für die S-Bahnlinie S21, der von der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt bestätigt wird, gehemmt. Um das Aufstellungsverfahren wenigstens für einen Teilbereich weiterführen zu können und da die Festsetzung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 unabhängig von der Planung für die S-Bahnlinie S21 erfolgen kann, wurde im

Jahr 2018 der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Sobald die Schnittstellen mit der Deutschen Bahn geklärt sind, wird auch das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) weitergeführt. Die Teilung ändert indes nichts daran, dass es sich insgesamt um ein zusammenhängendes, einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das in seiner Gesamtheit zeitlich gestaffelt – in zwei Bebauungsplänen – festgesetzt werden soll.

Zu 6.

Es ist richtig, dass das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nach sechs Jahren Planungszeit weit vorangeschritten ist. Die Öffentlichkeit wurde bereits 2016 frühzeitig informiert und beteiligt (gemäß § 3 Abs. 1 BauGB), 2020/ 2021 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist der letzte Beteiligungsschritt im Aufstellungsverfahren.

Es wird nicht benannt und bleibt unklar, welche Verträge bereits geschlossen sein sollen. Es wird vermutet, dass der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 gemeint ist. Zu der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck vgl. C26_Gesamtentwicklung und zu den Zielen für die ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag vgl. C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Zu 7.

Es ist das städtebauliche Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, die ‚Urbane Mitte‘ als Ganzes zu entwickeln und den Siegerentwurf aus dem Wettbewerb planungsrechtlich zu sichern. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der das gesamte Konzept beinhaltet, wurde bereits die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 durchgeführt. Die Gesamtfolgen sind im Wesentlichen abschätzbar. Der Beschluss des Bebauungsplans ist nach sechs Jahren Planungszeit nicht voreilig und lediglich der erste Schritt zur Umsetzung des städtebaulichen Ziels.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

C79_Bezirkspolitik

Die Aufstellung des Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.

Der Bebauungsplan ist in den Gesamtkontext der Entwicklung des Areals Gleisdreieck eingebunden, dessen Flächen sich nicht im Eigentum des Landes Berlin befanden. Es ist daher unzutreffend, dass öffentlicher Raum privatisiert wird, da die Flächen im Plangebiet in Privateigentum stehen. Darüber hinaus wird durch den Bebauungsplan mehr öffentlicher Raum geschaffen, als im Bestand vorhanden ist. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus Bauflächen am Rand und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Entwicklung der Planungsüberlegungen ist im Kapitel A III 4 „Entwicklung der Planungsüberlegungen“ und unter C26_Gesamtentwicklung dargestellt.

Die Grundlage bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (anschließend firmierend als Real Estate (Rechtsnachfolgerin: CA Immo)) abgeschlossen wurde, hat zwei

wesentliche, aufeinander bezogene Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico Real Estate (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren.
- Zum anderen – und im Gegenzug für die Grundstücksübertragung – die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte), für die jeweils die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden (vgl. Kapitel A I 4.4.1 „Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005“) und die Vereinbarung eines Ausgleichsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern im späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarte Ausgleichsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico Real Estate die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen.

Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2022 die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, der Park nicht gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen.

Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung im Herzen der Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg steht weiterhin hinter diesen Verhandlungsergebnissen und der weiteren Umsetzung. Es handelt sich bei dem Bebauungsplan um einen Bebauungsplan des Bezirks. Er hat zu dessen Aufstellung ein Stadtplanungsbüro beauftragt, der Bezirk war und wird bei den entsprechenden Wettbewerben beteiligt und sowohl das Bezirksamt wie auch der zuständige Ausschuss und die Bezirksverordnetenversammlung haben die bislang im Verfahren erforderlichen Beschlüsse gefasst und zur Kenntnis genommen.

Bei der Entwicklung des Gleisdreieck-Areals mit dem Ziel der Schaffung einer großen Parkanlage standen sowohl sozial- als auch umweltpolitische Argumente im Vordergrund. Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme. Auch im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden sozial- und umweltpolitische Belange berücksichtigt. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, bewertet und in die Abwägung einbezogen. Es ist allerdings nicht erkennbar, warum mit dem Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ die

soziale Verdrängung gefördert werden solle. Wie schon oben ausgeführt, wird die Meinung, dass das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ der Gewinnoptimierung und dem Ausverkauf der Stadt dienen solle, nicht geteilt. Das Projekt ist Teil einer großen innerstädtischen Konversionsmaßnahme. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ hat sehr komplexe Rahmenbedingungen, ist nur aufwändig und mit vielen Einschränkungen zu entwickeln. Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht wird positiv bewertet, dass diese Brachfläche endlich einer für diesen Ort seit langem vorgesehenen Entwicklung zugeführt wird. Diese Entwicklung entspricht zudem den Zielen und Regelungen des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005.

Die Kritik von Bürger*innen an der politischen Unterstützung des Projekts ‚Urbane Mitte‘ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan wird der Bezirksverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt, die als gewählte Vertretung der Bürger des Bezirks die Festsetzung des Bebauungsplans beschließen kann.

C80_Umsetzung

Die Frage wird zur Kenntnis genommen.

Eine Terminierung für die Realisierung eines Vorhabens ist kein Gegenstand eines Angebots-Bebauungsplans. Es wurde jedoch eine entsprechende Regelung in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgenommen. Darin verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn (im Sinn des § 72 BauO Bln) fertigzustellen.

11. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Während der Beteiligungsfrist der Auslegung wurden von privaten Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen 6 Stellungnahmen abgegeben. Diese Stellungnahmen werden in Teil B der Abwägungstabellen zur Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft und abgewogen.

11.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

➤ Bündnis Stadtnatur in K 61

Teil 1

Es würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter, nicht berücksichtigt werden, obwohl diese in den Fachgutachten benannt werden. Für Gebäudebrüter würde das Tötungsverbot sowie das ganzjährige Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gelten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden würden.

Teil 2

- 1 Es sei besser auf bereits versiegelten Flächen nachzuverdichten, als Grünflächen zu opfern.
- 2 Es würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter, nicht berücksichtigt werden, obwohl diese in den Fachgutachten benannt werden. Für Gebäudebrüter würde das Tötungsverbot sowie das ganzjährige Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gelten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden würden.
- 3 Es wird eine Berücksichtigung der zwischen 2012 und 2015 gerodeten Bäume und Strauchgehölze sowie der Bäume auf den Geländen Gleisdreieckpark und Technikmuseum, die für das Baufeld Süd bzw. die Feuerwehrezufahrt gefällt werden müssten, gefordert.
- 4 Die Auswirkungen auf das Stadtklima würde eine erhebliche Aufheizung darstellen, für deren Kompensation nicht mit dem Park am Gleisdreieck argumentiert werden dürfe.
- 5 Eine Glasbauweise wäre nicht vereinbar mit der anzustrebenden CO₂-Neutralität sowie den geforderten Maßnahmen des Bezirkes gegen den Klimawandel.
- 6 Die Ausrichtung der Hochhäuser würde die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.
- 7 Die Erhöhung der vereinbarten GFZ würde einen Verstoß gegen den städtebaulichen Vertrag darstellen.

- 8 Der Versiegelungsgrad würde sich nicht mit den geforderten Maßnahmen gegen den Klimawandel in Berlin vereinbaren lassen.

Bei Starkregenereignissen würde das Niederschlagswasser direkt dem Mischwasser zugeführt und bei Überlastung des Systems direkt in den Landwehrkanal geleitet werden, was regelmäßig zu Fischsterben führen würde.

- 9 Es wird gefragt, ob die rein gewerbliche Nutzungsart derart großer Gebäude nicht am Bedarf und den Erfordernissen der Zeit vorbeigeplant sei. Als Begründung wird der Leerstand zahlreicher Bürogebäude und die Verstärkung von Homeoffice angeführt.

➤ **Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)**

- 1 Es sollte geprüft werden, ob der hohe Versiegelungsgrad notwendig ist.
- 2 Bei der Bepflanzung der Grünflächen sollten ausschließlich insektenfreundliche Pflanzen verwendet und eine extensive Bewirtschaftung vorgesehen werden.
- 3 Es wird eine Überarbeitung der textlichen Festsetzung 9.4 gefordert. Die Dachfläche sei zu 100 % zu nutzen, wobei mindestens 25 % auf eine Dachbegrünung entfallen und der restliche Anteil zur Energieerzeugung mit Photovoltaikanlagen oder anderen Nutzungen z. B. zur Freizeitgestaltung genutzt werden sollten.
- 4 Die Substratmächtigkeit der Dachbegrünung sollte mindestens 0,5 m betragen und sowohl extensiv als auch intensiv bepflanzt werden.
- 5 Es sei eine textliche Festsetzung zu ergänzen, welche die Fassadenbegrünung mit rankenden Pflanzen an mindestens einer Fassade pro Gebäude vorschreibt.
- 6 Eine direkte Einleitung des Regenwassers in den Landwehrkanal wird abgelehnt.

➤ **Bürgerinitiative Westtangente e.V.**

Die Bürgerinitiative Westtangente e.V. lehnt den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab aus nachstehenden Gründen ab.

- 1 Die Planung würde der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie den derzeitigen Hochhaus-Richtlinien des Senats widersprechen
- 2 Ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen statt Wohnbebauung
- 3 Erfordernisse der Umgebung sowie Belange des Klimaschutzes würden unberücksichtigt bleiben
- 4 Hoher Versiegelungsgrad, wodurch Regenwasser dem Grundwasser vorenthalten werden würde
- 5 Planung von Tiefgaragenstellplätzen
- 6 Verschärfung der Windverhältnisse
- 7 Stadtbildbeeinträchtigung
- 8 Optische Einengung und Entwertung des Eigenwertes und Erholungswertes des Parks am Gleisdreieck
- 9 Beeinträchtigung des Parks und der Parknutzer

➤ **Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V.**

Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. lehnt den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab ab.

Teil 1

Die Stellungnahme Teil 1 der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. entspricht der Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V.

Teil 2

- 1 Die Planung würde der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie den derzeitigen Hochhaus-Richtlinien des Senats widersprechen
- 2 Die geplanten Hochhäuser würden nicht dem Hochhausleitbild des Senats entsprechen.
- 3 Es wird die Ansicht vertreten, dass das Gesetz zugunsten der Absichten der Investor*innen gebeugt wurde.
- 4 Erfordernisse der Umgebung sowie Belange des Klimaschutzes würden unberücksichtigt bleiben
- 5 Es werden angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel gefordert.
Die versiegelten Flächen würden enorm zur Erhitzung der Erd- wie auch der Gebäudeoberflächen beitragen, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen verhindert werden könnte.
- 6 Hoher Versiegelungsgrad, wodurch Regenwasser dem Grundwasser vorenthalten werden würde
- 7 Für die negativen Effekte im Bereich des Biotop- und Artenschutzes würden keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote gemacht werden, um diese zu reduzieren.
- 8 Die Glasscheiben der hohen Gebäude würde die Vögel irritieren.
- 9 Der Flächennutzungsplan Berlin würde sich offenbar im Widerspruch zum § 35 BauGB befinden, da ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden soll, welches es bislang nicht auf dem Gelände gab.
- 10 Es wird gefragt, wie fünf- bzw. fünfzehngeschossige Gebäude im Plangebiet zulässig sein können. Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB würde besagen, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und/ oder Waldflächen bestehen.
- 11 Es wird gefragt, warum sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals gegenüber dem städtebaulichen Vertrag von 2005 geändert hat.
- 12 Es wird gefragt, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des Bebauungsplangebietes möglich ist. Eine ausschließliche Gewerbe- und Büronutzung wird abgelehnt.
- 13 Es wird eine Reduzierung der Bebauungsdichte gefordert, da diese die Vorgaben der BauNVO überdehnen würde.
- 14 Die Gebäudehöhen seien außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend und außerhalb der Berliner Traufhöhe.
- 15 Die geplanten Tiefgaragenplätze würden dem Gedanken eines „autofreien Quartiers“ widersprechen. Die Errichtung von Tiefgaragenplätzen wird abgelehnt.
- 16 Die Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung sollten auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe müsste sichergestellt werden.

- 17 Die Flächen für die vorgeschriebenen Fahrradstellflächen müssten auf dem Grundstück vorgesehen werden und die Feuerwehrezufahrt dürfte nicht verschmälert werden.
- 18 Es werden mehr Fahrradstellplätze gefordert.
- 19 Eine Verschärfung der Windverhältnisse wird abgelehnt. Die Hochhäuser würden die Windverhältnisse vor Ort verändern und diese für zu Fuß Gehende und Radfahrende deutlich wahrnehmbarer machen. Insbesondere in Süd-Nord-Richtung würde sich der Düseneffekt durch die zukünftige Bebauung verstärken.
- 20 Die veränderten Windverhältnisse würden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern.
- 21 Die Schädigungen von Kultur- und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) werden erkannt und genannt, aber es würden keine Schutzmaßnahmen abgeleitet werden. Es wird gefragt, wie diese kompensiert werden.
- 22 Die landschaftsprägenden Landmarken durch zwei Bürotürme vollständig zu ersetzen sei anmaßend.
- 23 Die Schattenwürfe der geplanten Gebäude würde vor allem in Winter den Parkbesuchenden die Sonne in den Vormittagsstunden vorenthalten.
- 24 Optische Einengung und Entwertung des Eigenwertes und Erholungswertes des Parks am Gleisdreieck

➤ **Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd**

- 1 Es wird gefragt, ob die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet sowie die hohe Bebauungsdichte vertretbar wären.
- 2 Für ein Kerngebiet läge die Obergrenze der baulichen Nutzung bei einer GFZ von 3,0. Im Bebauungsplan VI-140cab würde eine deutlich höhere Baudichte festgesetzt werden.
- 3 Die Bebauungsdichte würde deutlich über der festgelegten Bebauungsdichte (GFZ von 3,5) im städtebaulichen Vertrag liegen. Es würde kein Grund gesehen werden, über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.
- 4 Es wird eine Reduzierung der Flächenversiegelung sowie eine Anwendung des Modells „Schwammstadt Berlin“ gefordert.
- 5 Es wird gefragt, ob der geplante Anteil der Büroflächen in der heutigen Zeit noch angemessen wäre.
- 6 Die Zulässigkeit von Wohnfunktionen wäre förderlich, um keine nächtlich toten Zonen entstehen zu lassen.
- 7 An der Ostseite der Gebäude in MK7 (und ggf. in MK6) müsste eine Wohnnutzung zugelassen werden. Das Schallgutachten würde eine Wohnnutzung nicht ausschließen. Sofern eine Wohnnutzung aus Gründen des Lärmschutzes möglich wären, sollte auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet verzichtet werden.
- 8 Die Flächen für Dachbegrünung sollten zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50 % erhöht und die textliche Festsetzung Nr. 8.4 entsprechend angepasst werden.
- 9 Die Errichtung von Solaranlagen sowie die Verpflichtung zur Anwendung des Solargesetzes für Berlin sollte festgelegt werden.

- 10 Es wird eine Verdoppelung der zu pflanzenden Laubbäume (textliche Festsetzung Nr. 8.1) gefordert.
- 11 Die Übergangsbereiche von der Urbanen Mitte zum/ in den Park seien differenziert und verkehrsberuhigt zu gestalten.
- 12 Die Ausgleichsmittel aus dem Bau der ‚Urbanen Mitte‘ sollten zumindest in Teilen für den Erhalt des Parks am Gleisdreieck eingesetzt werden.
- 13 Die Urbane Mitte bzw. dortige gewerbliche Akteur*innen sollten sich an den steigenden Unterhaltungskosten des Parks beteiligen.

Bei einer geringeren Bebauung könnte eine Verminderung der folgenden Probleme erzielt werden:

- 14 Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung
- 15 Versiegelung von fast 100 % der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?
- 16 Zusätzliche Verkehre
- 17 Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten
- 18 Einschränkung des Raumgefühls sowie der Blickmöglichkeiten im Park am Gleisdreieck
- 19 Verschattung des Westparks am Vormittag
- 20 Verschattung des Museumsgeländes am Nachmittag
- 21 Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand
- 22 Erhöhte Windgeschwindigkeiten
- 23 Gefahr der Übernutzung des Parks
- 24 Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen

➤ **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

Die Cresco Projektentwicklungs GmbH in Vertretung der Cresco Station S.à.r.l. sieht ihre Belange als planbetroffene Eigentümerin (Nachbarin) als nicht ausreichend berücksichtigt und gewürdigt. Folgende Gründe werden angeführt:

- 1 Es habe keine ausreichende Berücksichtigung der Cresco Station im Verfahren stattgefunden. Eine Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im frühzeitigen Beteiligungsverfahren vor fast fünf Jahren würde keine Wirkung mehr entfalten.
- 2 In der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung würde die Planung die Belange der Cresco Station ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigen.
- 3 Es wird die Meinung vertreten, dass auch außerhalb des Verfahrens eine Abstimmung mit der Cresco Station angezeigt gewesen wäre.
- 4 Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca sei es für die die Cresco Station nicht eindeutig abzuschätzen, welche Belange in welchem Umfang beeinträchtigt sein könnten und wie sie diese angemessen vorbringen kann.
- 5 Die Planunterlagen hätten die Plangebiete klar trennen müssen, um aufzuzeigen, welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen wären. Viele der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Unterlagen beziehen sich hingegen weiterhin auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca.

- 6 Es wird befürchtet, dass die tatsächliche Gesamtbetrachtung zu einer stärkeren Beeinträchtigung der Belange der Cresco Station führt als der Bebauungsplan VI-140cab allein.
- 7 Mit der vorgesehenen Geschossfläche würde die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO deutlich überschritten werden.
- 8 Das Maß der baulichen Nutzung wird abgelehnt, wenn das städtebauliche Konzept vorgesehen würde, dass das hohe Nutzungsmaß ausschließlich im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab verwirklicht werden kann und dadurch eine weitere Entwicklung auf dem Grundstück der Planbetroffenen ausgeschlossen wäre.
- 9 Die Nachbarin Cresco Station sei im Verfahren zum Thema Abstandsflächen zu beteiligen.
- 10 Die Abstandsflächen auf dem Grundstück der Cresco Station müssten nicht geduldet werden. Die Nachbarschaftsvereinbarung beziehe sich auf den Bebauungsplan VI-140ca. Durch die Teilung dieses Bebauungsplans sei die Planung grundlegend verändert worden.
- 11 Die Abstandsflächenverkürzung wird zurückgewiesen. Durch die Planung müsste sichergestellt werden, dass die Abstandsflächen zukünftiger Entwicklungen auf dem Grundstück der Cresco Station in gleichem Umfang auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab fallen dürften.
- 12 Es müsste ausgeschlossen werden, dass die Belange der Cresco Station durch heranrückende Bebauung eingeschränkt werden – auch bei einer möglichen Erweiterung des Betriebs.
- 13 Etwaige Auswirkungen der Planung auf den denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz des ehemaligen Postbahnhofs auf dem Grundstück der Cresco Station würden nicht berücksichtigt werden. Es müsste sichergestellt werden, dass der gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB zu berücksichtigende denkmalschutzrechtliche Umgebungsschutz gewahrt wird.
- 14 Das Verkehrsgutachten beschränke sich nur auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen, das durch die Bebauung des Bebauungsplans VI-140cab verursacht wird. Das durch den Bebauungsplan VI-140caa verursachte Verkehrsaufkommen würde unberücksichtigt bleiben. Das Verkehrskonzept müsste das gesamte Verkehrsaufkommen tragen können.
- 15 Aus dem Verkehrsgutachten würde sich zwar eine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege durch Lieferverkehr, insbesondere anlässlich der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen der STATION Berlin ergeben, aber es wird befürchtet, dass die Belange der Cresco Station – einschließlich derjenigen einer betrieblichen Erweiterung – nicht ausreichend beachtet wurden.
- 16 Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca sei städtebaulich nicht erforderlich. Bloße „Opportunitätserwägungen“ könnten eine Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht begründen. Die Nachbarin Cresco Station gibt zu beachten, dass daher das Erforderlichkeitsgebot verletzt sein könnte.
- 17 Es sei nicht ersichtlich, welche Abhängigkeiten durch die Gesamtplanung entstehen und welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen werden.
- 18 Es wird bezweifelt, dass die Auslegung des Planentwurfs im aktuellen Verfahren die erforderliche Anstoßwirkung nach § 3 Abs.2 BauGB hervorruft.

- 19 Unter der Überschrift „umweltrelevante Stellungnahmen“ wären interne E-Mails ausgelegt worden, die auf nicht zuordenbare Stellungnahmen und Gutachten Bezug nehmen würden.
- 20 Es wird bemängelt, dass der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt bleiben würde, obwohl bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials gemäß §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt werden müssen. Es würden keine Gründe genannt werden, weshalb der Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt geblieben sei.
- 21 Die potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Cresco Station würden nicht in die Abwägung eingestellt werden. Da das Grundstück der Cresco Station im Plangebiet des zunächst aufgestellten Bebauungsplan VI-140 für das gesamte Areal des Gleisdreiecks liegt, sei es ebenfalls Bestandteil der Gesamtplanung. Daher wären die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Cresco Station angemessen zu würdigen gewesen. Es wird befürchtet, dass dies zu einer unzulässigen Vorwegbindung führt. Es wird in Frage gestellt, ob potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten auf dem Grundstück der Cresco Station mit dem Hinweis verneint werden könnten, dass das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplans VI-140cb ruht.
- 22 Es wird befürchtet, dass die gesunden Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der Cresco Station durch die nach dem Bebauungsplan VI-140cab zulässige Bebauung beeinträchtigt werden würde und sie daher gezwungen sei, entsprechende Flächen freizuhalten.
- 23 Das der Planung zugrundeliegende Besonnungs- und Verschattungsgutachten würde die Nachbargebäude ausdrücklich nicht berücksichtigen. Daher wäre unklar, auf welcher Grundlage die ausreichende Besonnung der südlichen Veranstaltungshalle (Halle 8) angenommen wird.
- 24 Nach der gegenwärtigen planungsrechtlichen Situation würden auf dem Grundstück der Cresco Station große Entwicklungspotenziale bestehen, die durch die bestehende Bebauung noch nicht ausgeschöpft sind. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab würden sämtliche Entwicklungspotenziale auf dem Grundstück der Cresco Station mit einem pauschalen Verweis auf das Denkmalschutzrecht verneint werden. Das denkmalpflegerische Gutachten würde keine Aussage darüber treffen, inwieweit eine Entwicklung auf dem Grundstück der Cresco Station denkmalschutzrechtlich zulässig wäre.
- 25 Die großen Besucherzahlen und die oft abendlichen Veranstaltungen mit Musik und Vorführungen würden zu hohen Schallemissionen führen. Es wird befürchtet, dass mit der auf Grundlage des Bebauungsplans VI-14cab errichteten Bebauung empfindlichere Nutzungen in die Nachbarschaft der STATION Berlin rücken würden. Damit würden möglicherweise Rücksichtnahmepflichten ausgelöst werden, die die Nutzung als Veranstaltungsort einschränken könnten. Die heranrückende Bebauung müsse sich ausreichend selbst schützen.
- 26 Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB abgegebene Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) SenStadtUm II A15 würde unbeachtet bleiben.
- 27 Es sei damit zu rechnen, dass die Errichtung von ca. 23.750 m² Geschossfläche mit geplantem Nutzungsprofil ein hohes Verkehrsaufkommen durch An- und Abfahrten verursachen würde.

- 28 Es würde nicht ersichtlich werden, wie ÖPNV-Nutzende das Plangebiet, insbesondere den geplanten zweiten Zugang an der Südseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“, erreichen.
- 29 Sofern Geh- und Radwege zum U-Bahnhof „Gleisdreieck“ über das Grundstück der Cresco Station verlaufen sollten, müssten sie beteiligt werden.
- 30 Es sei sicherzustellen, dass die Entwässerung des auf dem Grundstück der Cresco Station anfallenden Niederschlagswassers ordnungsgemäß und in ausreichendem Umfang erfolgen kann.

11.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ Bündnis Stadtnatur in K 61

Teil 1

Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

Teil 2

- 1 Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um genau so einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/2015 beräumt. Durch die Entwicklung an diesem Standort wird dem Aspekt der Innenentwicklung besonders Rechnung getragen.

- 2 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

- 3 Im geplanten Baufeld befanden sich seit Beginn des Planverfahrens zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) keine Strauchgehölze sowie groß- und kleinkronigen Bäume. Die Fläche stellte sich immer als Brachfläche mit niedrigem Bewuchs dar.
- 4 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd““ (Stand 10/2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der westlich an das Plangebiet angrenzende unbebaute Freiraum betroffen. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme kommt es also zu keiner erheblichen Aufheizung des Stadtklimas. Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen.

In der Planung wird auch nicht argumentiert, dass der Park am Gleisdreieck zur Kompensation der Lufterwärmung dienen soll. Allerdings mindert die Lage am weitläufigen Park die klimatischen Auswirkungen.

- 5 Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

- 6 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“)" (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab

"Urbane Mitte Süd" in Berlin" mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

In der Stellungnahme wird angemerkt, dass die Ausrichtung der Hochhäuser die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen würde. Dazu werden im Gutachten folgende Aussagen getroffen:

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderwirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit.

Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Ergebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“

Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird gemäß Gutachten nicht beeinträchtigt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Weitere Maßnahmen

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

- 7 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten

GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

- 8 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Damit ist gewährleistet, dass keine Einleitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation erfolgt.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

- 9 Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23).

Die traditionelle Büroarbeit befindet sich in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Flächen für Büronutzungen werden auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden.

Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden mit ESG-konformen Büroflächen, die die aktuellen Nachhaltigkeitskriterien einhalten im Fokus.

Ein entsprechender Bedarf für moderne, ESG-konforme Büroflächen besteht damit weiterhin; der Standort der Urbanen Mitte ist für eine Büronutzung aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie der Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet.

Der geplante Anteil an Büroflächen wird daher aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung des Gleisdreiecks sowie der Innenstadtlage als angemessen angesehen – auch mit Blick auf die zukünftig erwarteten Bedarfe für moderne, ESG-konforme und zeitgemäße Büroflächen.

➤ **Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)**

- 1 Durch die Eingriffsregelung besteht die gesetzliche Verpflichtung, vermeidbare Eingriffe zu vermeiden. Dies ist hier erfolgt. Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. In der Abwägung überwiegt die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.
- 2 Im Bebauungsplan werden keine Festsetzungen zu den verwendenden Pflanzen getroffen.
- 3 Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausfüh-

rungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

- 4 In der textlichen Festsetzung 8.4 wird festgesetzt, dass der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus mindestens 10 cm betragen soll. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die textliche Festsetzung 8.4 wird nicht geändert.
- 5 Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführen Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt.

- 6 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Auch eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Pro-

jektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

➤ **Bürgerinitiative Westtangente e.V.**

- 1 Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechend würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.
- 2 In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) bestätigt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 bevorzugt. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers.

- 3 Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen,

wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas- negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

- 4 Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser

Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

5 Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im

Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, sollen die Stellplätze unterirdisch angeboten werden.

- 6 In der Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.
- 7 Im Kapitel „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ werden Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht:
 - Kapitel A III 4.6 „Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile (§ 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB)“
 - Kapitel 4.8 „Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege (§ 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB)“

Eine Stadtbildbeeinträchtigung ist danach nicht erkennbar.

- 8 Der Park am Gleisdreieck war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (der Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), dem Yorckdreieck, dem Möckernkiez und der Urbanen Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Vertragspaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte.
- 9 Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzenden erkennbar. Gutachterlich wurden die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Schallgutachten), die Verschattung des West- und Ostparks sowie die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck untersucht. Der Park ist außerdem Bestandteil des klimaökologischen Fachgutachtens. Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen festgestellt.

➤ **Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V.**

Teil 1

Die Stellungnahme Teil 1 der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. entspricht der Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V..

Teil 2

- 1 Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechend würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.
- 2 Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist. Die Einzelfallprüfung wird in der Begründung ausgeführt. Unabhängig davon wird in der Begründung dargestellt, dass ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt werden.
- 3 Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich energisch gegen den Vorwurf, das Gesetz zu beugen oder illegale Handlungen durchzuführen.

- 4 Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

- 5 Im Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 werden die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage bewertet. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Zu den Maßnahmen zum Klimaschutz im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vgl. Nr. 4.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten

„Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.⁷ Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind wenige grünordnerische Festsetzungen vorgesehen, da aufgrund der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsmaße sowie der unterirdischen Tiefgarage zur Schaffung eines autofreien Quartiers hierfür auch nur geringe Möglichkeiten bestehen. Dies ist im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einzustellen. Dem städtebaulichen Ziel der innerstädtischen Nachverdichtung wurde im Rahmen der Abwägung hier Vorrang gewährt.

- 8 Zur Bewertung der Vogelschlag-Problematik wurde ein ornithologisches Gutachten erstellt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen zum Schutz der Vögel benannt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund in dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geregelt. Die Projektträgerin verpflichtet sich, Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen sowie mit Einreichung des Bauantrags einen gutachterlichen Nachweis über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg einzureichen.

- 9 Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.
- 10 Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Im Bestand handelt es sich um keine landwirtschaftliche oder Waldfläche, sondern um eine beräumte Gewerbebrache.
- 11 In Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans siehe Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen.
- 12 In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:
 - Turm 6: Südostfassade
 - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
 - Sockelbau: Ostfassade

Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt) bestätigt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

- 13 § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Im Ergebnis der Abwägung ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.
- 14 Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert.
- 15 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten für die Planung ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden.
- 16 Die Hinweise sind im Verkehrskonzept bereits berücksichtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst herzustellen.
- 17 Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde die Machbarkeit belegt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrezufahrt verschmälert.

- 18 Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen-UVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- 19 In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben.

Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.
- 20 Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Auswirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern, kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.
- 21 Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Gerade in Hinblick auf Kultur- und sonstige Sachgüter können keine Maßnahmen zur Vermeidung erfolgen bei gleichzeitiger Beibehaltung des städtebaulichen Ziels, Hochhäuser zu bauen. Die Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einstellen zu können. Die Belange der Kultur- und Sachgüter wurden berücksichtigt und treten hier im Rahmen der Abwägung zurück.
- 22 Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken

vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Die positiven und negativen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild wurden in die Abwägung eingestellt. Es überwiegen die Belange der innerstädtischen Nachverdichtung im Wege der Flächenkonversion und der Bau eines neuen Stadtquartiers an dieser Stelle. Die Umgebung des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

- 23 In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht von einer zusätzlichen Verschattung betroffen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.
- 24 Der Park am Gleisdreieck war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (der Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), dem Yorckdreieck, dem Möckernkiez und der Urbanen Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck. Ein Vertragspaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte.

➤ **Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd**

- 1 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin ist aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet zu entwickeln.
- 2 § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die

Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt). Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Im Ergebnis der Abwägung ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.

- 3 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
- 4 Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Anregung, das Modell Schwammstadt Berlin anzuwenden, wird zur Kenntnis genommen. Die Berücksichtigung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsbewirtschaftungskonzepts.

- 5 Die traditionelle Büroarbeit befindet sich in der Transformation hin zu hybriden Arbeitsmodellen. Flächen für Büronutzungen werden jedoch auch zukünftig, trotz aller Veränderungen infolge der höheren Inanspruchnahme von Homeoffice während der Corona-Pandemie, benötigt werden.

Der Trend geht jedoch dahin, dass sich die Nachfrage verstärkt auf urbane, verkehrsgünstig gut gelegene und stark gemischt genutzte Lagen mit einem attraktiven Umfeld in der inneren Stadt fokussiert. Dabei stehen moderne und flexible Büroflächenkonzepte in qualitativ hochwertigen Gebäuden mit ESG-konformen Büroflächen, die die aktuellen Nachhaltigkeitskriterien einhalten im Fokus.

Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.

- 6 Es wird zugestimmt, dass das Quartier außerhalb der Bürozeiten nicht vollständig unbelebt sein sollte. Das wurde in der Planung berücksichtigt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist in den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung vorgesehen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.
- 7 Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen, entsprochen. Überdies wäre im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassa-

den uneingeschränkt möglich:

- Turm 6: Südostfassade

- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll.

- 8 Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern verbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
- 9 Die nach Baurealisierung zu verwendende Energieform wird im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Es werden die Möglichkeiten geschaffen, verschiedene Energieformen einzusetzen. Die Dächer in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind als Flachdächer auszubilden und für Photovoltaikanlagen geeignet. Damit sind die Voraussetzungen zur Umsetzung der ab 2023 geltenden Solarpflicht geschaffen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.
- 10 In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer verpflichtenden Pflanzung von mehr Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden. Die textliche Festsetzung 8.1 wird nicht geändert.
- 11 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Netzverfeinerung eine zusätzliche Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Trebbiner Straße und dem Radfernweg (Rad- und Fußweg) festgesetzt. Die Gestaltung der Kreuzungsbereiche sowie die übrige konkrete Freiraumgestaltung sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
- 12 Der Park am Gleisdreieck dient bereits als Ausgleichsmaßnahme für andere Bauvorhaben, weshalb hier keine weiteren Maßnahmen erfolgen können. Daher hat das Umwelt- und Naturschutzamt die Bunkerberge im Friedrichshain als planexterne Ausgleichsmaßnahme gewählt.

- 13 Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe dient. Allein die Lage der 'Urbanen Mitte Süd' in unmittelbarer Parknähe verpflichtet die Nutzenden und Eigentümer*innen nicht, zum Unterhalt des Parks beizutragen.
- 14 Die Abstandsregeln der Berliner Bauordnung werden eingehalten. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ausdrückliche Festsetzungen im Sinne des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln getroffen. Soweit sich durch die ausdrücklichen Festsetzungen geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden.
- 15 Zur Versickerung des Niederschlagswassers siehe Punkt 4.
- 16 Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt (Stand 03/19). Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert (Stand 08/21). Laut Verkehrsgutachten (2021) beträgt die Zunahme am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer. Ein Einfluss auf den Verkehrsablauf ist nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert.
- 17 Im Plangebiet selbst liegen keine Denkmäler, aber im näheren Umfeld. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur werden angemessen berücksichtigt. Die Berücksichtigung der Denkmäler bedeutet nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird.
- 18 Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) festgesetzt. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5).

Zur Berücksichtigung des Ortsbilds wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen gewählt, durch die die Einschränkung der vorhandenen Sichtbeziehungen minimiert wird. Zusätzlich ergeben sich weitere Sichtbeziehungen -aus dem weitläufigen Park oder aus den in Hochlage geführten Bahnen- oberhalb des zweigeschossigen Sockelbaus, da hier die beiden Türme (MK 6 und MK 7) als isolierte Baukörper aufragen.
- 19 In dem Gutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am

21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht von einer zusätzlichen Verschattung betroffen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

- 20 In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks mit dem Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet.
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr schließt, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr. Dann wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar.

- 21 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima liegt das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) vor. Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebietes kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.
- 22 In der Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.
- 23 Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. Der Park

am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung dient. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Im Grünanlagengesetz werden von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht an diese Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf die Zusatzfrequentierung des Parks mit maximal 134 Personen im Park werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar.

- 24 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Dieser Untersuchung sind die benannten Eingriffe nicht zu entnehmen.

➤ **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

- 1 Die Cresco Station muss sich die Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) zurechnen lassen. Repräsentant*in im Rahmen der Beteiligungsschritte ist die/der jeweilige Grundstückseigentümer*in zum Zeitpunkt des entsprechenden Verfahrensschritts. Darüber hinaus erfolgte jenseits der gesetzlichen Verfahrensvorschriften auch eine direkte Beteiligung der Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station. Von Anfang an war die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG in die Entwicklung der Planungsüberlegungen einbezogen, insbesondere in die Werkstattgespräche und den städtebaulichen Wettbewerb
- 2 Bei den Ausführungen zur Abwägung der Interessen der Nachbarin innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um eine Zusammenfassung der vorgebrachten Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und deren Abwägungsergebnis. Die Begründung setzt sich auch an weiteren Stellen mit den Interessen der Eigentümerin des Grundstücks der STATION Berlin auseinander.
- 3 Das Beteiligungsverfahren nach dem BauGB dient gerade dazu, den von dem Bebauungsplan Betroffenen eine Möglichkeit zur Äußerung zur Planung zu geben. Alle Belange, die durch die Planung berührt werden und insbesondere im Rahmen der Beteiligung von Betroffenen mitgeteilt werden, sind abzuwägen. Eine darüberhinausgehende gesetzliche Pflicht zur Abstimmung mit der Nachbarin Cresco Station besteht nicht.
- 4 Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab -bestehend aus Planzeichnung mit Begründung- ausgelegt worden, sodass der relevante Geltungsbereich sowie die aktuelle Planung einsehbar waren. Das Verfahren und die Historie werden in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ klar erläutert und nachvollziehbar dargestellt. In der Veröffentlichung im Amtsblatt wurde ausgeführt, wie und wo Stellungnahmen zu der Planung abgegeben werden können, sodass auch klar war, wie die Nachbarin Cresco Station ihre Belange vorbringen kann, was sie mit ihrer Stellungnahme auch getan hat.
- 5 Relevant ist die inhaltliche Korrektheit und dass die ausgelegten Unterlagen dem aktuellen Stand entsprechen.

Da es sich trotz der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bei der zugrunde liegenden Planung um ein einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das vollständig realisiert werden soll, ist es unschädlich, dass einige sich auf das Gesamtkonzept beziehenden Unterlagen und Stellungnahmen ausgelegt wurden. Aus den vorliegenden Unterlagen ist erkennbar, welche Auswirkungen die Planung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat und welche Belange davon betroffen sind.

- 6 Die Nachbarin führt nicht weiter aus, welche ihrer Belange stärker beeinträchtigt sein sollen. Da auch die Unterlagen zur Gesamtplanung ausgelegt worden sind, sind die daraus zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Nachbarin Cresco Station insoweit sogar dargestellt und für die Nachbarin Cresco Station erkennbar. Darüberhinausgehende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Konkrete relevante Belange der Nachbarin Cresco Station werden bei der Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) in die Abwägung einbezogen, sofern sie bekannt sind.
- 7 Die Nachbarin Cresco Station kritisiert nicht die Überschreitung der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung als solche. Sie führt dazu aus, dass sie die Festsetzung eines hohen Nutzungsmaßes im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ablehne, sofern dadurch eine weitere Entwicklung auf ihrem Grundstück ausgeschlossen wäre. Die vorgesehene Festsetzung der Geschossflächen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schließt eine Entwicklung auf dem Nachbargrundstück nicht aus.
- 8 Die ablehnende Haltung der Nachbarin Cresco Station wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Für die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Zustimmung der Nachbarin Cresco Station erforderlich.
- 9 Der Bebauungsplan VI-140cab enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin.

Die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, im Rahmen derer die Nachbarin Cresco Station die hier behandelte Stellungnahme eingereicht hat, dient gerade der Beteiligung der Nachbarin Cresco Station im Aufstellungsverfahren und der Berücksichtigung der von ihr geäußerten Belange zur Planung.

- 10 Die Nachbarin Cresco Station ist in die Nachbarschaftsvereinbarung nach Kenntnis des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vollumfänglich eingetreten. Hierzu liegt ein Schreiben der Nachbarin Cresco Station selbst vom 25.03.2020 vor, wonach die Cresco Station S.à r.l. aufgrund des Grundstückskaufvertrages vom 21./22. Dezember 2018 mit dem Voreigentümer in „*alle Rechte und Pflichten aus der Nachbarvereinbarung eingetreten ist.*“ Es ist daher widersprüchlich, wenn die Nachbarin Cresco Station nunmehr geltend macht, dass die Nachbarschaftsvereinbarung ihr gegenüber keine Wirkung entfalten solle. Hinzu kommt, dass die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowohl im Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung zum Eintritt in die Nachbarschaftsvereinbarung als auch zum Zeitpunkt des Grundstückserwerbes bereits vollzogen und bekannt gemacht worden war.
- 11 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station entbehrt damit jeder Grundlage. Die Nachbarin Cresco Station formuliert keine inhaltliche Kritik an der Abwägung ihrer Belange, sondern richtet als Nachbarin eine Forderung an

den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, deren Inhalt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sein kann und auch nicht in die Zuständigkeit des Bezirks fällt.

- 12 In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der von der STATION Berlin ausgehende Gewerbelärm und dessen Auswirkungen auf die im Plangebiet befindlichen Nutzungen eingehend untersucht. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zusammengefasst dargestellt.

In einem der vier untersuchten Szenarien ergibt sich eine geringfügige Überschreitung von 0,5 dB vor Teilflächen der Nordostfassade sowie der Nordwestfassade des Turms 6 in einigen Geschossen (gemessen im Fachgutachten für das 9. Obergeschoss). Der Gewerbe-/ Veranstaltungslärm wird vom vorherrschenden Verkehrslärm überlagert und zudem, da die Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts weniger als 1 dB beträgt, als hinnehmbar bewertet.

Zur Entwicklungsmöglichkeit der STATION Berlin aus Sicht des Schallschutzes:

Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION Berlin stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION Berlin zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die auf diesem Grundstück vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin bereits durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin.

- 13 Die Schutzwürdigkeit des ehemaligen Postbahnhofs wurde in die Abwägung einbezogen, der Umgebungsschutz wurde beachtet. Die Planung wurde mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Die Verwirklichung der Planung an dieser Stelle stellt keine wesentlichen Beeinträchtigungen des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes dar. Von einer Beeinträchtigung des Denkmals ist laut dem Fachgutachten nicht auszugehen (siehe Denkmalpflegerischen Gutachten, Seite 90). Das denkmalpflegerische Gutachten wird nicht überarbeitet.
- 14 Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Themen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Verkehrsgutachten. Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung war das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 27.03.2019. Das Verkehrsgutachten wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Es ist richtig, dass im Rahmen der Projektentwicklung ‚Urbane Mitte‘ das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Gesamtprojekts beurteilt werden muss. Dieser Anforderung wurde in der Planungshistorie und wird in dem aktuellen Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Dem Verkehrsgutachten kann entnommen werden, dass auch bei Berücksichtigung beider Plangebiete sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet ist. Der zusätzliche Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bewältigt werden. Auch auf den untergeordneten Zufahrten bleibt ein stabiler Verkehrszustand erhalten. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wird eine Anpassung der Lichtsignalanlagen empfohlen (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021, Seiten 118 f., 122 f.).

Ein Abwägungsdefizit ist daher nicht ersichtlich. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt.

- 15 Das durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehrsaufkommen wird in dem Verkehrsgutachten „mitbetrachtet“. Anders als von der Nachbarin Cresco Station vorgetragen, ergibt sich keine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege.

Von der Nachbarin Cresco Station wurden im Rahmen des bisherigen Aufstellungsverfahrens keine Belange benannt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Der Bezirk hat den von der Cresco beantragten Vorbescheid erteilt.

- 16 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Die Teilung war erforderlich, um die Planungen für das neue Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ fortsetzen zu können, da die Deutsche Bahn zum damaligen Zeitpunkt keine Aussage zur Vereinbarkeit der von ihr geplanten Trasse für die S 21 mit der geplanten Bebauung im nördlichen Bereich des Plangebiets VI-140ca (Urbane Mitte) – jetziger Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) – treffen konnte.

Eine Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB liegt nur dann nicht vor, wenn die Planung jeglicher positiven Planungskonzeption entbehrt. Hier dient die Planung (sowohl die Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) als auch die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der Entwicklung eines städtebaulichen Quartiers in besonderer Lage an einem Verkehrsknotenpunkt, das nicht nur die bodensparsame innerstädtische Nachverdichtung, sondern auch die Aufwertung des brachliegenden Baufelds ‚Urbane Mitte‘ zum Ziel hat. Ein positives Planungskonzept liegt somit vor.

- 17 Die im Rahmen der Auslegung zur Verfügung gestellten Fachgutachten beinhalten teilweise auch Aussagen zum Bebauungsplan VI-140ca, d.h. zur gesamten ‚Urbanen Mitte‘. Das ist der Planungshistorie geschuldet. Zum einen können den Fachgutachten die relevanten Aussagen für den Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entnommen werden, zum andern wird hier ein „Mehr“ an Informationen bereitgestellt, damit Planbetroffene sich ein möglichst umfassendes Bild der Auswirkungen der Planung machen können. Die Nachbarin Cresco Station benennt hier keine konkreten Belange, zu denen von ihrer Seite Klärungsbedarf besteht.

- 18 Die Anstoßfunktion wird gewahrt.

- 19 Die einzige E-Mail in den umweltrelevanten Stellungnahmen datiert vom 21. August 2020 von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr, und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz), SenUVK IV B 22, an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Darin wird die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 vom 7. August 2019 weitergeleitet. Diese Stellungnahme nimmt ausdrücklich Bezug auf das Verkehrsgutachten und daran vorgenommene Änderungen sowie eine erste Stellungnahme vom 11.01.2019. Zudem stellt das Gesetz keine Formanforderungen an die auszulegenden Unterlagen; die Auslage einer E-Mail stellt daher keinen Mangel in der Öffentlichkeitsbeteiligung dar, solange diese nachvollziehbar ist. Dies ist hier für einen verständigen aufmerksamen Lesenden der Fall.

- 20 Die Abwägung im Bebauungsplanverfahren bezieht sich ausschließlich auf die tatsächlichen Verhältnisse. Dazu gehören auch in der Aufstellung befindliche Bebauungspläne, nicht jedoch eine noch nicht näher konkretisierte Planungsabsicht. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb, in dessen Geltungsbereich das Grundstück der Nachbarin Cresco Station liegt, ruht seit der Teilung der Bebauungspläne im Jahr 2015 und wurde noch nie aktiv betrieben. Für den Bebauungsplan VI-140cb liegt kein Bebauungsplanentwurf vor und bis 2021 sind keine konkreten Entwicklungsabsichten bekannt gewesen. Dies wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausdrücklich ausgeführt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Das Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Der Bezirk hat den beantragten Vorbescheid der Cresco erteilt. Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt.
- 21 Die Entwicklungsinteressen der Nachbarin Cresco Station für ihr Grundstück und insbesondere auch die Möglichkeit dazu wurden angemessen berücksichtigt. Ausführungen hierzu finden sich an mehreren Stellen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cb für das Grundstück ruht und wurde nie aktiv betrieben, siehe Punkt 20. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt.
- 22 Auch bei Realisierung der nach dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zulässigen Bebauung sind weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der STATION Berlin gewahrt (siehe Punkt 23).
- 23 Eine Verschattung der Gebäude auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station ist trotz des Titels des Gutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22. Mai 2018 gutachterlich überprüft worden. Hier ist lediglich der Titel des Fachgutachtens im Laufe des Verfahrens redaktionell nicht angepasst worden.
- Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten zur Besonnung und Belichtung angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wird in gesonderten Kapiteln eine Untersuchung der Besonnung an den Außenfassaden und der Belichtung der bestehenden Halle 8 der STATION Berlin sowie der relevanten geplanten baulichen Erweiterungen durchgeführt. Die Konzeptentwicklung (Stand Dezember 2021) für die STATION Berlin sieht u.a. zwei Neubauten vor, die aufgrund der fiktiven Abstandsflächen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf das Grundstück der STATION Berlin fallen würden, in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung geprüft wurden: ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss über der vorhandenen Halle 8 und einen fünfgeschossigen Neubau „LZ“ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als Privatstraße der Nachbarin geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des STATION-Grundstücks. Im Ergebnis können auch bei einer Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ für die bestehende Halle 8, für das geplante Brückenbauwerk über der Halle 8 sowie für den Neubau „LZ“ weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.
- 24 Zutreffend ist, dass der hier geltende Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) für das Grundstück Luckenwalder Straße

5 die Baustufe V/3 festsetzt. Unabhängig davon, welche Entwicklungspotenziale sich daraus ergeben könnten, vermag dies nichts daran zu ändern, dass der Denkmalschutz der bestehenden Bauten einer umfassenden baulichen Entwicklung sowie die bereits sehr lärmintensive Nutzung des Grundstücks einer weitergehenden mit einer Erhöhung des Gewerbelärms verbundenen Nutzung entgegenstehen.

Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde ein „Denkmalpflegerisches Gutachten Gleisdreieck“ (Stand 06/2017) erstellt. Das denkmalpflegerische Gutachten trifft keine Aussagen zu Entwicklungsmöglichkeiten aus denkmalpflegerischer Sicht im benachbarten Bebauungsplangebiet VI-140cb, denn das gehörte nicht zum relevanten Untersuchungsumfang für den Bebauungsplan.

- 25 Die Geräuschemissionen an den Fassaden der geplanten Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden in der schalltechnischen Untersuchung detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt. Untersucht wurden dabei vier Szenarien des Veranstaltungsbetriebs der STATION Berlin. In drei Szenarien wurde der Immissionsrichtwert (IRW) nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten. Eine Beeinträchtigung der geplanten Nutzungen im Plangebiet ist in diesen Fällen nicht zu befürchten.

Der Gewerbelärm in Form von Geräuschemissionen durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin, den zulässigen Liefer- und Ladeverkehr südlich der Halle 8 sowie in Form von tieffrequenten Geräuschen wurde intensiv untersucht. Schutzmaßnahmen der STATION Berlin werden aufgrund der geplanten Nutzungen im Bereich der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht erforderlich.

Im Rahmen der erneuten eingeschränkten Behördenbeteiligung (16.11.2020 bis 16.12.2020) teilte das Umwelt- und Naturschutzamt mit, dass es die überarbeitete schalltechnische Untersuchung vom 08.11.2019 hinsichtlich der Bedenken in ihrer letzten Stellungnahme vom 28.02.2019 überprüft hat. Als Fazit wird festgestellt, dass die „STATION Berlin“ in dem Fachgutachten ausreichend untersucht wurde.

- 26 Bei der zitierten Stellungnahme handelt es sich, anders als von der Nachbarin Cresco Station behauptet, nicht um Äußerungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) SenStadtUm II A15, sondern um die des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt. Die Stellungnahme wurde im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung 2016 abgegeben. Zu dem Zeitpunkt lag noch kein Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ vor. Bei dieser Äußerung handelt es sich lediglich um eine Anregung, die im Übrigen auch berücksichtigt wurde.
- 27 Das durch die Verwirklichung der Planung des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursachte Verkehrsaufkommen wurde im Verkehrsgutachten ermittelt und dargestellt. Demnach ist von einer Zunahme des Verkehrs um etwa 4% am Vormittag und 2% am Nachmittag auszugehen. Diese äußerst geringe Verkehrszunahme führt nach Einschätzung des Gutachtenden im übergeordneten Straßennetz und an den Verkehrsknotenpunkten nicht zu einer Veränderung der bereits bestehenden Verkehrssituation und kann mit den bestehenden Verkehrsanlagen bewältigt werden.
- 28 Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

- 29 Geh- und Radwege sind ausschließlich im Bereich der privaten Verkehrsfläche – auf der verlängerten Trebbiner Straße – sowie am nördlichen Rand des Kerngebiets MK 6 geplant. Geh- und Radwege auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station sind nicht vorgesehen und liegen zudem nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
- 30 Die Niederschlagsentwässerung des Grundstücks der Nachbarin Cresco Station ist kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und sollte von der Nachbarin Cresco Station privatrechtlich mit der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Besitz S.à r.l., geregelt werden. Die Sicherstellung der Niederschlagsentwässerung der STATION Berlin über ein anderes Privatgrundstück liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station wird zurückgewiesen.

11.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Das Ergebnis ist in Kapitel A V 15 „Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren“ dargestellt.

12. Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – Teil B Private Organisationen und Nachbar*innen

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Während der Beteiligungsfrist der wiederholten Auslegung wurden von privaten Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und Nachbar*innen 5 Stellungnahmen abgegeben. Diese Stellungnahmen werden in Teil B der Abwägungstabellen zur wiederholten Beteiligung der Öffentlichkeit geprüft und abgewogen.

12.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

➤ Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)

- 1 Der Bebauungsplan würde in einer Größenordnung von ca. 6.000m² Flächen für Vergnügungsstätten ermöglichen und z.B. eine Diskothek mit dieser Fläche würde nicht ausgeschlossen werden.
- 2 Es wäre ein Abwägungsausfall, dass die Auswirkungen einer ausnahmsweise zulässigen Nutzung nicht in aller Konsequenz durchdacht und hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen planerisch analysiert worden wären.
- 3 Der Plangeber müsse die immissionsschutzrechtlichen Konflikte erkennen und bewältigen, ansonsten läge ein Ermittlungs- und Abwägungsausfall vor.
- 4 In der Begründung würde ein Wunschkonzert an Nutzungen angegeben werden, das einer wirtschaftlichen Betrachtung nicht standhalten könne. Nachwirkungen der Coronapandemie auf Änderungen in der Nachfrage nach bestimmten Nutzungen (z.B. Büroflächen) wären nicht ausreichend berücksichtigt worden.
- 5 Gemäß Begründung sollen eine Reihe von Fragen erst im Bauantragsverfahren geklärt werden. Dieses Vorgehen wäre nur dann möglich, wenn keine bodenrechtlichen Spannungen ausgelöst werden.
- 6 Konflikte könnten auch im Städtebaulichen Vertrag angesprochen und einer Lösung zugeführt werden. Es würde nur grob aufgeführt werden, was im Städtebaulichen Vertrag geregelt werden soll.
- 7 Ersatzmaßnahmen wären bereits an anderer Stelle (Bunkerberge Friedrichshain) überwiegend realisiert worden. Es scheint, als wäre die Abwägung bereits abgeschlossen. Das wäre nicht im Einklang mit einem notwendig offenen Abwägungsprozess.
- 8 Es würde eine Aussage fehlen, mit welchen planerischen Maßnahmen man den Ost- und Westteil des Parks verbinden will.

Grundstückssituation und Planung

- 9 Als Planungsziel würde in der Begründung ausgeführt werden:

„Grundstück und Parknutzung

Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert.

Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:

Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten.“

Diese Planungsziele würden nicht festgesetzt werden. Es könnte genau das Gegenteil real baulich umgesetzt werden.

Innere Erschließung

- 10 Wenn Stellplätze nicht zwingend als in einer Tiefgarage anzuordnend vorgegeben werden würden, könnten sie auch in einer anderen Form vorgesehen werden und damit zu Beeinträchtigungen der Nachbar*innen führen. Es wäre zu regeln, dass Rettungsfahrzeuge die Tiefgaragenzufahrt nutzen könnten, denn es gäbe ansonsten keine Wendemöglichkeit auf dem Grundstück.
- 11 Für das Untergeschoss wäre eine öffentlich-rechtliche Sicherung durch eine Nebenzeichnung erforderlich, um keinen Abwägungsausfall zu dokumentieren.

Äußere Erschließung

- 12 Die Feuerwehrumfahrt um das Grundstück der Station wäre planerisch nicht gesichert. Der Bebauungsplan müsse in Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt alle erforderlichen Flucht- und Rettungswege sowie Sammelpunkte vorsehen.
- 13 Bei der gewählten Baukörperkonzeption könnten Aufstellflächen der Feuerwehr für Bodenspannungen sorgen.

Anbindung an den ÖPNV

- 14 Es fehle eine Aussage, wann mit dem geplanten südlichen Zugang auf der Westseite des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ zu rechnen sei. Zur Anbindung an den U-Bahnhof müsste zumindest der nächstgelegene Gehweg parallel zur internationalen Radroute abgesichert werden. Das wäre nicht gegeben. Gemäß Begründung wären mit den Geh-, Fahr- und Leitungsrechten in der Privatstraße keine Nutzungsrechte verbunden. Es würde sich die Frage stellen, ob der Bebauungsplan an dieser Stelle nicht öffentliches Straßenland hätte festsetzen sollen.

An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung

- 15 Im schalltechnischen Gutachten würde der immissionsschutzrechtlich erforderliche Prüfprozess erläutert werden. Zunächst wäre zu prüfen, ob § 50 BImSchG zu beachten sei bzw. in welcher Form das Trennungsgebot beachtet werden kann. Dieser Prüfprozess wäre nicht zu Ende geführt worden.
- 16 Unter Berücksichtigung der möglichen Nutzungsstruktur wäre in allen Geschossen abzu prüfen, ob gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse eingehalten werden. Es müsse hinsichtlich des Schallschutzes und der Belichtungsanforderungen untersucht werden, mit welchen baulichen Maßgaben eine planungsrechtlich zulässige Nutzung möglich werden

könne. Da diese Gesamtbetrachtung fehle, wäre von einem Abwägungsausfall auszugehen. Außerdem wären Prüfprozesse hinsichtlich der Baukörperstellung und der Nutzungsstruktur zu erbringen. Der Verweis auf ein Wettbewerbsprodukt würde den Plangeber nicht von Abwägungserfordernissen freistellen. Der lärmbelastete Standort würde stadtplanerisches Handeln erfordern.

- 17 Angesichts der hohen Immissionsbelastung würde bezweifelt werden, dass hier wohnungsähnliche Nutzungen (Beherbergungsbetriebe) mit dem Gesundheitsschutz vereinbar wären.
- 18 Der Plangeber würde für alle anderen Nutzungen außer Betriebswohnungen (z.B. Beherbergungsbetriebe oder Büronutzungen) keine Einschränkungen oder Festlegungen für erforderlich ansehen. Dies wäre ein Abwägungsausfall

Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen

- 19 Gemäß Begründung wäre das Grundstück im Zuge vertraglicher Regelungen von der Deutschen Bahn in das Eigentum der „Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Süd“ übergegangen.
- 20 Der Deutschen Bahn würde keineswegs ohne ihr Wissen eine schutzwürdige Nutzung direkt vor ihre Infrastruktur gesetzt werden.
- 21 Es würde bezweifelt werden, ob sich die Deutsche Bahn durch diese Verträge einer öffentlich-rechtlichen Verantwortung entziehen und öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachten könne. Grundstücksverkäufe, die zum einen von einer Bebaubarkeit und auf der anderen Seite von hinzunehmenden Immissionen ausgehen, die zur Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen können, wären sittenwidrig. Der Plangeber könne und dürfe nicht, nur um der privaten Deutschen Bahn AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen, reduzierte Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse stellen, zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen.
- 22 Die Deutsche Bahn wäre in der Verpflichtung. Aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle könnten nicht mit Verweis auf fehlende Zuständigkeit des Plangebers und fehlenden Willen auf Seiten der Deutschen Bahn ausgeklammert werden. Der Plangeber wäre aufgrund der grundstücksbezogenen Vorgeschichte verpflichtet, die Deutsche Bahn aufzufordern, Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen

- 23 Nur die absolut unvermeidlichen Emissionen an den Schienentrassen im Gebiet des Bebauungsplans wären abzuschirmen, da die Deutsche Bahn Maßnahmen umzusetzen müsse.
- 24 Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten würde in den Unterlagen fehlen. Die Stellung der Baukörper sollte so gewählt werden, dass ein lärmrobuster Städtebau entsteht.
- 25 Dem Plangeber wäre es nicht freigestellt, ein Wettbewerbsergebnis zu wählen. Er sei verpflichtet, die Wahl des Baukörpers zu begründen und die planungs- und immissionschutzrechtlichen Auswirkungen darzustellen. Das wäre im Planungsverfahren unterblieben.
- 26 Im schalltechnischen Gutachten wären weder Abschirmwirkungen noch Reflexionswirkungen der Gebäudekonfiguration untersucht worden. Die Gebäudekonfiguration würde zu Verschlechterungen für die geplanten Nutzungen und die Nachbarschaft führen. Das

hätte eine Abwägung, die von keinem festgelegten „Ergebnis“ eines Wettbewerbsverfahrens ausgehen darf, ergeben. Diese Abwägung hätte jedoch nicht stattgefunden. Zu überprüfen wären auch schallabsorbierende Gebäudestrukturen und Fassaden, um den angrenzenden Park nicht zusätzlichen Immissionen auszusetzen. Der Abwägungsausfall würde umso schwerer wiegen, weil sich andere Planungsalternativen aufdrängen würden. Denkbar wäre ein in Nord-Süd Richtung durchlaufender Baukörper mit einer abschirmenden vorgesetzten Baustruktur oder untergeordneten Bauteilen wie z.B. einer Vorsatzkonstruktion. Alternative Baukörperstellungen und ihre Auswirkungen auf gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse im Baugebiet hätten untersucht werden müssen.

- 27 Es wäre möglich, zwischen den beiden Baukörpern –zwischen den Punkten 6f und 7a – eine transparente, gebäudehohe Schallschutzwand zu errichten. Unbelastete Terrassen und Außenbereichen wären nur bei Realisierung einer Schallschutzwand sinnvoll.

Passiver baulicher Schallschutz

- 28 Erst wenn die aufgeführten Schritte durchgeführt worden wären, könne der/die Grundstückseigentümer*in auf den passiven baulichen Schallschutz verwiesen werden.
- 29 In den Abwägungsunterlagen würden weder der Stand der Technik noch Vorsorgemaßstäbe ausreichend behandelt und zur Grundlage von Festsetzungen genommen werden.
- 30 Die TA Lärm wäre ein heranzuziehender Maßstab. Im Bebauungsplan würde es sich jedoch um kein Kerngebiet mit zentrumspezifischen Nutzungen handeln. Das Plangebiet könne aufgrund seiner Insellage nicht als selbstständiges, innerstädtisches Kerngebiet betrachtet werden. Eine planungsrechtlich kaum begründbare Gebietskategorie könne kein Maßstab für die Zulässigkeit nach TA Lärm werden.
- 31 Die gewählten Werte, die allein für klassische Kerngebiete und nicht für heranrückende Bebauungen gedacht sind, wären zu hoch.
- 32 Da der Bebauungsplan Vorsorgemaßstäbe für die beabsichtigten Nutzungen beinhalten muss, wären weitere Parameter in die Abwägung einzubeziehen. Neben der 16. BImSchV und der 24. BImSchV wären auch die Kriterien der DIN 4109 und weitere Regelwerke (VDI 4100 etc.) zu beachten.
- 33 Gerade an Schienenstrecken wäre eine bauliche Ausführung von Bauwerken sicherzustellen, deren Bauteile hohe Dämmwerte gerade im niederfrequenten Bereich aufweisen. Dieses wäre in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen.
- 34 Aus der Überschrift der DIN 4109-1:2018 würde hervorgehen, dass es sich nur um Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz handeln würde. Da der Bebauungsplan aber Vorsorgemaßstäben verpflichtet sei, wären die Werte der DIN 4109 um mindestens 3 dB hinsichtlich des maßgeblichen Außenlärmpegels anzupassen.
- 35 Das Wertepaar 60 dB bzw. 45dB Dauerschallpegel tags/nachts nach TA Lärm wären aufgrund der Nutzungsstruktur im Gebiet zu beachten.
- 36 Da die Züge intermittierende Geräusche mit erheblichen Maximalpegeln aufweisen, wäre entweder nach DIN 4109-2:2018 der maßgebliche Außenlärmpegel unter Berücksichtigung der Maximalpegel oder mit einem anderen geeigneten Verfahren der Schutz vor Maximalpegeln sicherzustellen.
- 37 Beherbergungsbetriebe hätten einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags und wären somit Wohnräumen gleichgestellt. Im Bebauungsplan würde von 35 dB tags und 30 dB nachts ausgegangen werden. Das würde den Mindestanforderungen in der DIN 4109:2018 widersprechen. Der zulässige Nachtwert läge gemäß DIN 4109:2018 unter

30 dB. Eine klare Trennung von Planungsszenarien würde empfohlen werden: bei einer Konzentration auf eine Dienstleistungsnutzung würde der Schutzmaßstab der Tagnutzung reichen; werden Beherbergungsbetriebe nicht ausgeschlossen, müsste der bauliche Schallschutz den Nachtschutzstandard umfassen.

- 38 Wenn die richtigen Schutzstandards zugrunde gelegt werden würden, könnte der Bebauungsplan Rechtssicherheit entwickeln.
- 39 Der Plangeber würde einen Abstand von ca. 1 m zu den Spundwänden des vorhandenen S-Bahntunnels vorsehen. Die planerische Konfliktbewältigung bezüglich des Sekundärschalls würde in der TF 8.3 erfolgen. Diese Form der Konfliktbewältigung wäre nicht ausreichend.
- 40 Obwohl die Tragfähigkeit des Tunnels gutachterlich untersucht worden wären, fehlten Aussagen, wie die Fundamente des Hochhauses vom Körperschall des Tunnels abgekoppelt werden könnten.
- 41 Die Übertragung von Erschütterungen würde sehr stark von den jeweiligen Baugrundverhältnissen abhängen. Es fehlten aber Baugrundgutachten.
- 42 Es würden Aussagen fehlen, wie man eine Entkoppelung von Körperschall angesichts hohen Fundamentdrucks (Hochhausbebauung) auf den Baugrund vermeiden könne. Es wären Mindestabstände einzuhalten. Da der Bebauungsplan an dieser Stelle aber eine Baugrenze vorsieht und eine Bebauungsnotwendigkeit vorgibt, muss der Konflikt über die textliche Festsetzung hinaus bewältigt werden.

Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn

- 43 Die Lage von Fundamenten eines Hochhauses in ca. 1m Abstand vom S-Bahntunnel wäre ungewöhnlich. Ein einseitiges Heranrücken von Baukörpern dieser Größenordnung wäre in Berlin nicht bekannt. Ohne Baugrunduntersuchungen wäre das Problem der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls nicht zu lösen. Bedeutsamer wären die statischen Fragen, die durch ein Fundament eines Hochhauses, das einseitig Lasten in den Bereich des durch den Tunnel belasteten Bodens abgibt.

Schallschutz

- 44 Das Bundesverwaltungsgericht hätte in jüngster Rechtsprechung (BVerwG v. 25. April 2018, Az. 9 A 16.16) darauf hingewiesen, dass gesundheitliche Auswirkungen bereits ab Dauerschallpegeln von über 67 dB (tags) und 57 dB (nachts) auftreten können und sieht eine Pegelüberschreitung von Maximalpegeln im Rauminnern von 55 dB(A) kritisch. Das wäre zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan, der schutzwürdige Nutzungen (wie z.B. Betriebswohnungen und Beherbergungsbetriebe) an hochemittierende Verkehrsstrassen heranzuführt, müsse Vorsorgemaßstäben genügen.
- 45 Der Verweis beim passiven Schallschutz auf die 24. BImSchV könne keine Ruhe im Innenraum absichern. Außerdem würde die 24. BImSchV keinerlei Maximalpegelbetrachtung vorsehen. Der Schutz vor Maximalpegeln würde sowohl von der VDI 2719 (1987) wie auch von der DIN 4109 thematisiert.
- 46 Es wäre erforderlich, auch Maximalpegel insbesondere bei tieffrequentem Schienenverkehrslärm zu ermitteln. Die Pegel wären bei der Bemessung des passiven Schallschutzes vergessen worden. Die jeweils weitergehende Anforderung (Tag oder Nachtschutz) wäre für alle Räume einer Wohnung oder Beherbergungseinheit nach DIN 4109:2018 vorzusehen.

- 47 Die Aussage im schalltechnischen Gutachten, dass die DIN 4109-1:2018 „zahlreiche Nachteile“ haben würde und man sich deshalb auf die Werte der 24. BImSchV beziehen möchte, wären rechtlich nicht nachvollziehbar und mit dem Plangeber offensichtlich abgestimmt worden. Im Interesse des/der Eigentümers*in sollen offenkundig höhere Anforderungen vermieden werden.
- 48 Im Schallschutzgutachten würde zur Musterfestsetzung aus dem Berliner Lärmleitfaden 2017 ausgeführt werden: „Anzuwenden ist diese Festsetzung bspw. bei geplanten Wohngebieten, wenn für Aufenthaltsräume in Wohnungen rechnerisch Beurteilungspegel außen von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) ermittelt werden.“. Ob diese Interpretation des Lärmleitfadens zulässig sei, würde nicht untersucht werden. Ein selbstentwickelter „Schwellenwert“ würde den Maßgaben des einzuhaltenden Immissionsschutzes widersprechen und wäre mit dem durch den Bebauungsplan einzuhaltenden Vorsorgeprinzip nicht vereinbar.

„Schienenbonus“

- 49 Es wäre zutreffend und fachlich richtig, wenn keine Minderung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr in der Größenordnung von 5 dB („Schienenbonus“) vorgenommen werden würde.

Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens

- 50 Es wird vorgeschlagen, auch bei allen anderen Lärmarten die Werte der TA Lärm für Kerngebiete zum Maßstab zu nehmen.
- 51 Auch für eine schutzwürdige Nutzung im Nachtzeitraum sind zwingend die Werte der DIN 4109-1: 2018 anzusetzen.
- 52 Das Schutzniveau der DIN 4109 würde seit 1989 nicht bei 35 dB tags sondern bei 30 dB tags liegen.
- 53 Die zu berücksichtigenden Nachtwerte würden weit unter 30 dB und nicht bei 30 dB Dauerschallpegel liegen.
- 54 Anders als im Schallschutzgutachten ausgeführt, könne nicht von einer Überdeckung der Veranstaltungsgeräusche der Station durch Verkehrsgeräusche ausgegangen werden. Zurecht würde darauf verwiesen werden, dass die formalen Kriterien der TA Lärm für ein Überdeckungsszenario nicht erfüllt wären.
- 55 Insgesamt ergäbe sich aus der besonderen stadträumlichen Situation ein Handlungserfordernis für das weitere Bebauungsplanverfahren und weitergehende textliche Festsetzungen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Rahmen der städtebaulichen Verträge.

➤ **Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V.**

- 1 Die planungsrechtliche Einschätzung (§ 34 BauGB statt § 35 BauGB) sei falsch und aus dieser falschen Einschätzung wäre eine Bebaubarkeit als Kerngebiet abgeleitet worden.
- 2 Wenn der Bebauungsplan VI-140caa nicht festgesetzt werden würde, würde ein „Kerngebietssolitär“ entstehen.
- 3 Gemäß §17 BauNVO dürfen Kerngebiete zu 100% versiegelt werden (GRZ 1,0). Es wird befürchtet, dass Regenwasser und Schmutzwasser durch die bei Starkregen überlaufende Mischwasserkanalisation ungeklärt in den Landwehrkanal eingeleitet werden würde. Das wird als gewichtiger Einwand gegen die Kerngebietsausweisung und die Vollversiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ gesehen.

- 4 Eine GRZ von 1,0 wird auch wegen der Aufheizung und Bildung von Hitzeinseln als unverantwortlich angesehen. Das würde dem Erfordernis der Klimafolgenanpassung widersprechen.
- 5 Es wird kritisiert, dass der Expertenkreis "Zukunft Landwehrkanal" weder über das Vorhaben ‚Urbane Mitte‘ informiert, noch frühzeitig in die Planung einbezogen worden wäre.
- 6 Bei einer Information über das Vorhaben wären die Auswirkungen einer vollversiegelten Fläche auf den Landwehrkanal untersucht worden. Diese Untersuchung wäre noch nachzuholen.
- 7 Um die Auswirkungen zu mindern, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
 - eine Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles
 - durch eine Terrassierung weitere Gründächer und damit Versickerungsflächen zu schaffen, in die auch Solarmodule integriert werden sollten
 - 100% Dachbegrünung mit Integration von Photovoltaik
 - Photovoltaik an geeigneten Fassaden. Hier wird allerdings ein Konflikt mit genauso wichtigen Fassadenbegrünung gesehen.
- 8 Der Städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 hätte die ökologische Krise völlig ausgeblendet bzw. übergangen. Im Bebauungsplan würde allein aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag eine Kerngebietsausweisung abgeleitet werden.
- 9 Das städtebauliche Konzept sei eine uninspirierte, von jeglichem Problembewusstsein freie Planung, das stadttökologisch ein Fiasko wäre. Positive Beispiele wären von Passiv-, Null- und Plusenergiehäuser über die Verwendung alternativer Baustoffe bis Stefano Boeris Vertikal Forests.
- 10 Es wird kritisiert, dass der Park am Gleisdreieck durch eine 'Skyline' aus Beton und Glas verfinstert werden solle.
- 11 Die Bebauung müsste als brachialer und v.a. vermeidbarer Eingriff in Natur und Landschaft ihrerseits ausgeglichen werden.

➤ **NaturFreunde Berlin e.V.**

- 1 Es wird Einspruch gegen den Bebauungsplan VI-140cab erhoben.
- 2 Die Aufgabe der geplanten Bebauung wird gefordert.

Übergeordnete Ziele

- 3 Das Ziel einer „nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter“ würde weitgehend konterkariert werden.
- 4 Die Freiflächen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würden als halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden sollen und damit zur weiteren Privatisierung öffentlicher Räume beitragen, die eine „Stadt für alle“ einschränken würde.
- 5 Die ökologische und soziale Gesamtsituation im Bereich würde negativ verändert werden.
- 6 Die geplante Verdichtung würde im Widerspruch zu nahezu allen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung stehen.
- 7 Es würde sich um keine nachhaltige Stadtentwicklung handeln. Die Planung würde im Gegenteil zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation führen.
- 8 Bei der Abwägung der Bürgerstellungnahmen wären die aktuell geltenden Planungsziele im Land Berlin zugrunde zu legen.

- 9 Der Bebauungsplan würde keine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung vorsehen.
- 10 Der Bebauungsplan würde weder dem Ort, noch dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung gerecht. Er würde weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats entsprechen. Er würde nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und auf die Klimakatastrophe reagieren.

Einbindung

- 11 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ würde der räumlichen Umgebung aufgesetzt werden und mit einer harmonischen Stadtgestaltung brechen.

Nutzung

- 12 Die Forderungen zum Bau von bezahlbarem Wohnraum in diesem Bereich wären nicht aufgegriffen worden.

§ 35 BauGB

- 13 Das Plangebiet sollte nach den Grundsätzen des § 35 BauGB ‚Bauen im Außenbereich‘ gestaltet werden.
- 14 Die Hochhäuser (Turm 6 und 7) würden im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Hier wären aber nur maximal 2-stöckige Gebäude zulässig.
- 15 Gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag von 2005 würde das Plangebiet im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Der FNP würde sich im Widerspruch zum § 35 BauGB befinden, denn hier solle ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden. Diese Auslegung des Gesetzes würde als nicht zulässig angesehen werden.

Verdichtung / bauliche Dichte

- 16 Die übermäßige Verdichtung in der Innenstadt wird als problematisch angesehen.
- 17 Der Bebauungsplan ist im Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm einseitig auf eine möglichst intensive bauliche Nutzung ausgerichtet. Die Belange der Entwicklung der Naturgüter und des Klimaschutzes würden zu kurz kommen.
- 18 Die bauliche Dichte wäre zu hoch, die Regel-Abstandsflächen würden teilweise nicht eingehalten werden.
- 19 Nur durch die Zustimmung der STATION Berlin und des Landes Berlin (für das Deutsche Technikmuseum) zur Lage von Abstandsflächen auf ihren Grundstücken könne die Bebauung erfolgen.
- 20 Durch die Zustimmungen der Nachbar*innen würde die Verpflichtung für die stadtplanerisch geforderten Ausgleichs- und Entlastungsflächen erlassen werden. Dies wäre eine „In-sich-Genehmigung“. Bei der Abwägung müssten die gesamtstädtischen Belange und nicht die Planungen der öffentlichen und privaten Auftraggebenden berücksichtigt werden.
- 21 Die Projektträgerin würde versuchen, die zulässige Geschossfläche zu maximieren, auch über das im städtebaulichen Rahmenvertrag vorgesehene Maß.
- 22 Eine Reduzierung der Bebauungsdichte würde dem LEP HR gerecht werden. Danach sollen militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Darunter würde auch die Schaffung von neuen Freiflächen und grüner Infrastruktur fallen.
- 23 Trotz ehemaliger langer Bahnnutzung wäre eine so dichte, hohe und massive Bebauung nicht akzeptabel.

- 24 „Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein.“
- 25 Die geplante dichte Bebauung und die Gebäudehöhen werden abgelehnt. Die geplante Bebauung wird als eine Überstrapazierung der beplanten Fläche angesehen.
- 26 Es sollen § 35 BauGB-Flächen mit einer Dichte bebaut werden, die gemäß § 17 BauNVO über der im Kerngebiet maximal zulässigen GFZ von 3,0 liegen. Aus diesem Grund würde eine deutliche Reduzierung der Bebauungsdichte im Plangebiet gefordert werden.

Versiegelung

- 27 Die Planung müsste grundlegend verändert werden und Grünflächen sowie Frischluftschneisen gesichert werden.
- 28 Es wird eine deutliche Reduzierung der zu bebauenden Fläche und eine Ausweisung von zusätzlichen Grünflächen vorgeschlagen.
- 29 Die hohe Versiegelung wäre nicht akzeptabel. In der Begründung würde es heißen: „In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park.“ Diese einseitige Ausgleichsfestlegung wäre nicht mit einer nachhaltigen Entwicklung der Stadtplanung vereinbar.
- 30 Die geplante Versiegelung sei maximal. Auch wenn das Plangebiet sehr lange gewerblich genutzt worden wäre, wäre diese Versiegelung nicht akzeptabel.
- 31 Ziel einer an Nachhaltigkeit und Klimaschutz orientierten Stadtplanung müsse die Erhaltung und Vergrößerung der entsiegelten Fläche sein.
- 32 Die Planung würde im Widerspruch zum Berliner Wassergesetz (BWG) stehen. Durch die nahezu vollständige Versiegelung im Plangebiet würde eine Versickerung des Niederschlagswassers unmöglich werden. Dadurch bestünde die Gefahr, dass der Grundwasserstand sinkt. Zur Vermeidung von Regenabflüssen wird die Minimierung des Versiegelungsgrades gefordert.
- 33 Die Planung würde in Widerspruch zu dem „absoluten Vorrang unversiegelter Flächen“ in Berlin stehen.
- 34 Die Bebauung sollte soweit reduziert werden, dass Niederschlagswasser vor Ort versickern, verdunsten oder z.B. in Rigolen geleitet werden kann. Nicht nur 15 % sondern 100 % der Dachflächen könnten als Gründächer gestaltet werden und so Regenwasser zurückhalten.
- 35 Die entsiegelte Fläche sollte deutlich vergrößert werden. Es wären keinerlei Ansätze zu erkennen, die negativen Effekte der Versiegelung auszugleichen.

Hochhäuser / Hochhausleitbild

- 36 Die Planung würde im Widerspruch zum Hochhausleitbild stehen. Für das Umfeld, die ökologische und klimagerechte Entwicklung und für die Allgemeinheit wäre kein Mehrwert zu erwarten.
- 37 Es wird erwartet, dass dieser Mangel in der Neuplanung behoben wird.
- 38 Die Einschätzung in der Begründung, dass die wesentlichen Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, würde nicht geteilt werden.
- 39 Durch die dichte und hohe Bebauung wird ein massiver Riegel zwischen die näheren Kieze und den Park geplant.

- 40 Gemäß Hochhausleitbild wäre die Kompensation der Nachteile hoher baulicher Verdichtungen die Voraussetzung für eine verträgliche Innenentwicklung. Die Kompensation dieser Nachteile würde im Plangebiet nicht berücksichtigt werden.
- 41 Hochhäuser müssten automatisch eine höhere Grünflächenversorgung nach sich ziehen. Im Hochhausleitbild würde als Kompensationsmaßnahme für den Bau von Hochhäusern die Neuanlage öffentlich nutzbarer Grün- und Freiflächen, möglichst im nahen Umfeld, vorgeschlagen werden.
- 42 Eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen, wäre vermessen.
- 43 Der Anwendungsfall 2.4 im Hochhausleitbild gibt vor, dass bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden wäre.

Erschließung

- 44 Die Planung wäre mit der Anlage von Tiefgaragen auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt worden. Das würde dem Ziel einer möglichst autoarmen Berliner Innenstadt widersprechen. Das gesamte Areal sollte ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Konzept erhalten und autofrei gestaltet werden. Auf die geplanten Tiefgaragen sollte verzichtet werden.
- 45 Privatstraßen würden die Tendenz der Privatisierung des öffentlichen Raums verstärken.
- 46 Die Tiefgaragen würden der Idee eines autofreien Quartiers sowie dem Senatsziel einer Mobilitätswende widersprechen.
- 47 Die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellplätze sollten auf dem Grundstück vorgesehen werden. Die Feuerwehrezufahrt dürfe nicht verschmälert werden.
- 48 Es wären mehr Fahrradstellplätze erforderlich.
- 49 Die Planung würde in keiner Weise den Anforderungen an eine ökologische, nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des urbanen Zentrums von Berlin entsprechen. Die Planung müsse grundlegend verändert werden, um einer klimagerechten Bebauung zu entsprechen.

Klima

- 50 Klimapolitische Veränderungen würden nicht berücksichtigt werden.
- 51 Die Folgen des Klimawandels in Form von häufigeren und extremeren Hitzewellen würden mit der Planung verschärft und nicht verringert werden. Zumindest Teilflächen des Plangebiets sollten deshalb als auslaufender Randbereich des Parks am Gleisdreieck genutzt werden.
- 52 Die Folgen des Klimawandels und die 2019 vom Berliner Senat beschlossene „Klimanotlage“ würden nicht berücksichtigt werden. Dabei wird im StEP Klima gefordert, dass beim Neubau und bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel ausgeschöpft werden.
- 53 Die Klimakrise würde nicht berücksichtigt werden. Eine fast 100%ige Flächenversiegelung wäre inakzeptabel. Die Flächen würden zur Erhitzung beitragen und die Kaltluftdurchströmung würde beeinträchtigt werden.
- 54 Es wäre nicht akzeptabel, dass mit der Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine Verschlechterung des Klimas in der bereits hoch belasteten Berliner Innenstadt hingenommen wird.

- 55 In der Begründung würde es heißen: „Den Zielen des StEP Klima und des StEP Klima KONKRET wird weitgehend nicht entsprochen. ... Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei.“ Das müsste dazu führen, dass die überbaubare Fläche eingeschränkt wird.
- 56 In der Begründung würde dargestellt werden, dass in Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten sind.
- 57 Die Darstellung, dass die umliegenden Grünflächen die zusätzlichen klimatischen Belastungen ausgleichen könnten, wäre eine Verharmlosung der Probleme. Wenn klimawirksame Effekte durch die Schaffung eines vermeintlichen „autofreien Quartiers“ beschrieben werden, würden die notwendigen Veränderungen in der Stadtplanung nicht erkannt werden
- 58 Eine nachhaltige Stadtplanung sollte die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge erfüllen. Die Planungen für die ‚Urbane Mitte Süd‘ würden im Widerspruch dazu stehen.

Windkomfort

- 59 Die Hochhäuser würden die Windverhältnisse vor Ort verändern. Gemäß Gutachten zum Windkomfort würden die Windkomfortkriterien auf 45 % der Fläche nicht erfüllt.
- 60 Eine besondere Betrachtung hätten Starkwindereignisse im Bereich am Hochhaussockel bedurft.
- 61 Für die städtebauliche Planung wäre die Berücksichtigung der Einflüsse von Hochhäusern auf das lokale Windfeld unabdingbar, da sie Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in den betroffenen Stadtteilen hätten.
- 62 Außergewöhnlich hohe Hochhäuser würden den sogenannten „Monroe-Effekt“ erzeugen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

- 63 Der Bebauungsplan VI-140cab wird abgelehnt, da er zu einer Verdichtung am Gleisdreieckpark führen und den Park als Erholungsgebiet entwerten würde.
- 64 Die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck würde massiv eingeschränkt werden.
- 65 Die bereits hohe Nutzungsdichte des Parks am Gleisdreieck würde weiter ansteigen und zu einer Zunahme der Nutzungskonflikte im Park führen.
- 66 Der gesamte Park am Gleisdreieck würde entwertet und zum „grünen Vorgarten“ für die ‚Urbane Mitte‘ degradiert werden. Der Park würde eingeengt und der Erholungswert der Parks reduziert werden.
- 67 Die Lage, Dichte und Höhe der Bauten würden sich negativ auf den Westpark auswirken.
- 68 Die Beeinträchtigungen des Ostparks (Verschattung, bedrängende Wirkung) würden nicht ausreichend gewürdigt werden.
- 69 Der Park am Gleisdreieck würde übernutzt werden.
- 70 Das in der gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa berücksichtigte Einzugsgebiet wäre grob fehlerhaft abgeschätzt worden, es wäre erheblich größer. Es bestehe die Gefahr der weiteren Übernutzung des Parks am Gleisdreieck.
- 71 Das in der gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa angenommene Verhalten der Bürobeschäftigten in der Mittagspause wäre unrealistisch. Viele würden bei schönem

Wetter ihre Mittagspause im angrenzenden Park verbringen wollen und damit den Nutzungsdruck auf den Park deutlich erhöhen.

- 72 Es würde ignoriert werden, dass der Park am Gleisdreieck als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz konzipiert wurde.

Biotop- und Artenschutz

- 73 Der Biotop- und Artenschutz würde nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es würden nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen werden, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wäre auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering.
- 74 Auf die Gefahr des Vogelschlags wäre im Bebauungsplan nicht reagiert worden.
- 75 Die Planung hätte gemäß artenschutzrechtlicher Untersuchung Auswirkungen auf die Zwergfledermaus und geschützte Vogelarten.
- 76 Ein Verzicht auf die dichte und hohe Bebauung würde zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen für Vögel und Fledermäuse beitragen.
- 77 Bezogen auf die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die in der artenschutzrechtlichen Untersuchung benannt wurden, nicht berücksichtigt werden.

Bürgerbeteiligung

- 78 Es würde ein weiterer intensiver Austausch mit den interessierten Gruppen, Anwohnenden, Verbänden und Initiativen erwartet werden.

➤ **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde bereits am 16.12.2020 eine Stellungnahme abgegeben. Vorsorglich wurde diese Stellungnahme im Rahmen der Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.02.2021 wiederholt abgegeben

➤ **Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG**

Die Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG legt Einspruch gegen die geplante Bebauung ein.

Dazu werden folgende vier Gründe benannt:

1. Die Verschattung des denkmalgeschützten Kühlhauses
2. Die dominierende Höhe der Neubauten
3. Die Störung der Historie des gesamten Areals
4. Die zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen

Die Gründe werden folgendermaßen ausgeführt:

1. Im Umweltbericht (Seite 71) würde es heißen:

Gutachterlich wäre bewertet worden, dass die Besonnung des Westparks durch die Planung nur gering beeinflusst würde und damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet würden.

Die mehrstündige Verschattung des Sonnendecks und des Westparks wären nicht geringfügig. Die nicht untersuchte Verschattung der angrenzenden Gebäude wäre erheblich. Eine entsprechende Untersuchung wird nachgefordert. Das Kühlhaus wäre durch die Verschattung der geplanten Gebäude betroffen und stark beeinträchtigt.

2. Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Rahmenvertrag wäre eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese würde erheblich überschritten werden. Es wäre nicht nachvollziehbar, warum das gestattet werden würde. Der Park am Gleisdreieck wäre bereits eine Ausgleichsfläche und keine Freifläche für Hochhäuser.
3. Der historisch aus den drei ehemaligen Güterbahnhöfen entstandene Freiraum würde zerschnitten werden. Das Ortsbild würde vollständig verändert werden. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude im nahen Umfeld wären prägenden Elemente, die durch die Hochhäuser erdrückt und verdeckt werden würden. Sie würden ihre Funktion für die städtische Atmosphäre verlieren.
4. Die Nutzungsaufnahme in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ könne erst nach „Fertigstellung der Trassen und Bahnhöfe des ÖPNV“ erfolgen, da das umgebende Straßennetz keinen zusätzlichen Verkehr vertragen würde.

12.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)

- 1 Im Bebauungsplan wird ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Die textliche Festsetzung Nr. 1.2 besagt, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Es steht dann im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde, die Verträglichkeit der jeweiligen Nutzung zu prüfen und ob sie eine Ausnahme gemäß § 31 Abs. 1 BauGB erteilt. Nutzungen sind nur dann zulässig, wenn sich die Nutzung mit Blick auf ihre Größe und in ihrer baulichen Ausprägung in das Umfeld einfügt und die angrenzenden Nutzungen nicht wesentlich stört.
- 2 Die Prüfung, ob eine bestimmte Nutzung eine hinnehmbare Immissionsbelastung darstellt, kann in das Baugenehmigungsverfahren verlagert werden. Dabei handelt es sich um eine zulässige Konfliktverlagerung. Vorausgesetzt wird, dass der/die Planer*in bei der planerischen Abwägung realistisch davon ausgehen kann, dass in diesem Zusammenhang eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Vorliegend ist die Beurteilung und Prognose der Auswirkungen der im Plangebiet zulässigen gewerblichen Nutzungen mangels einer zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden hinreichend genauen Planung noch nicht möglich. Die möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte sind daher in das Baugenehmigungsverfahren zu verlagern und werden von den Gutachtenden als lösbar eingeschätzt. Eine Konfliktlösung im Baugenehmigungsverfahren kann daher erfolgen. Die Prüfung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die nur ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann. Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen. Ein Abwägungsausfall ist nur gegeben, wenn eine Abwägung gar nicht stattfindet.
- 3 Eine Konfliktbewältigung ist vorliegend im Baugenehmigungsverfahren möglich. Im Baugenehmigungsverfahren wird im Rahmen der Prüfung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit das Rücksichtnahmegebot nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO geprüft. Danach ist ein Vorhaben unzulässig, wenn von ihm im Einzelfall Belästigungen und Störungen ausgehen können, die im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Es muss daher nicht bereits im Rahmen der Bebauungsplanung jegliche störende Nutzung ausgeschlossen werden. Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen.

- 4 Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Wie in der Begründung dargelegt, werden flexible Angebote geschaffen, um langfristig auf Marktveränderungen reagieren zu können. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.
- 5 Eine Konfliktverlagerung in das Baugenehmigungsverfahren ist für die entsprechenden Lärm- und Belichtungsthemen grundsätzlich zulässig, wenn später eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Dies gilt unabhängig von bodenrechtlichen Spannungen. Die Problematik der bodenrechtlichen Spannungen bezieht sich immer auf ein einzelnes Bauvorhaben und hat seine Relevanz im Anwendungsbereich des § 34 BauGB; es entfaltet jedoch keine Relevanz im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanes.
- 6 Der Städtebauliche Vertrag ist nur insoweit Teil der öffentlichen Auslegung, als der wesentliche Inhalt des Vertrags, soweit er nämlich für die Abwägung bedeutsam ist, in der Begründung behandelt und damit regelmäßig zumindest in seinem wesentlichen Inhalt Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist. Der Vertragstext selbst muss dort nicht ausgelegt werden. Der wesentliche Inhalt des Vertrags wird in der Begründung überblicksartig dargestellt. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, dass auf diese bilaterale Vereinbarung kein Zugriff besteht.
- 7 Dem Gebot der gerechten Abwägung widerspricht es, wenn der abschließende Abwägungsvorgang durch vorherige Bindung der Gemeinde sachwidrig verkürzt wird. Hier hat sich der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg noch nicht abschließend gebunden: die Maßnahmen an den Bunkerbergen wurden zwar bereits vorgenommen, die Verpflichtung zum Ausgleich durch die Projektträgerin greift erst mit Wirksamwerden des Städtebaulichen Vertrags, also mit Inkrafttreten des Bebauungsplans. Die Abwägung ist somit noch offen. Etwaige Abwägungsfehler sind nicht ersichtlich.
- 8 Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.

Grundstückssituation und Planung

- 9 Mit der textlichen Festsetzung Nr. 4.2 wird festgesetzt, dass zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie teilweise entlang der westlichen Grenze zum Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) Grundstückseinfriedungen nicht zulässig sind. Damit ist das Planungsziel über eine textliche Festsetzung gesichert. Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt zudem vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegenden werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – sowie die Unzulässigkeit von Einfriedungen zwischen den Kerngebieten und im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa durch textliche Festsetzungen ausreichend gesichert.

Innere Erschließung

- 10 Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schließt den Bau von Stellplätzen und Garagen auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen oberirdisch aus. Dies gilt nicht für Tiefgaragen. Stellplätze sind damit nur in einer Tiefgarage zulässig. Es ist unklar, welche „andere Form“ gemeint ist. Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Brandschutznachweis erstellt. In der Schlussbetrachtung heißt es: *„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen.“* Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.
- 11 In der Nebenzeichnung 2 zur Planzeichnung werden die Baugrenzen für die Untergeschosse und damit die Tiefgarage festgesetzt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zudem zur Errichtung, der dauerhaften Durchfahrbarkeit und der Aufrechterhaltung der Tiefgarage. Ein Abwägungsausfall ist nicht ersichtlich. Die vertragliche Sicherung ist ausreichend.

Äußere Erschließung

- 12 Die Feuerwehrumfahrt der STATION Berlin ist öffentlich-rechtlich über die Eintragung einer entsprechenden Baulast im Baulastenverzeichnis ausreichend gesichert.

Für die Festsetzung dieses Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die Verlegung der Rettungswege nicht erforderlich. Erst im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wird eine Verlegung der bestehenden Rettungsplatzzufahrten für den Fernbahntunnel erforderlich. Das erfordert eine Plangenehmigung/Planfeststellung, die von der Deutschen Bahn (DB) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt wird. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Flächen gesichert und damit für die Planfeststellung vorgehalten.

- 13 Es liegt ein geprüfter Brandschutznachweis vor, der die Machbarkeit belegt. „Bodenspannungen“ sind nicht erkennbar.

Anbindung an den ÖPNV

- 14 Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Zuständig für die Bestellung des Zugangs bei der BVG ist das Land Berlin und dort die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU). Die Anbindung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 an den westlich angrenzenden Radfernweg (mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Öffentlichkeit) und damit auch an den U-Bahnhof „Gleisdreieck“ ist gegeben.

Zur Privatstraße: Im Städtebaulichen Vertrag werden die Dienstbarkeiten vereinbart, die die Nutzungsrechte (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) sichern und nach Festsetzung des Bebauungsplans einzutragen sind. Öffentliche Straßenverkehrsfläche ist nicht festzusetzen.

An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung

- 15 Bei Aufstellung eines Bebauungsplans hat der Plangeber den Trennungsgrundsatz gemäß § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten. Das Trennungsgebot stellt einen bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigenden Belang dar, ist eine Abwägungsdirektive und stellt gerade kein zwingendes Gebot dar. Er kann im Rahmen der Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Grundsätzlich wäre die räumliche Trennung zwischen den an das Plangebiet angrenzenden lärmimittierenden Schienentrassen und den geplanten Nutzungen erforderlich. Dies kann hier nicht umgesetzt werden. Eine Durchbrechung des Trennungsgebots erscheint hier vertretbar. Viele der hier geplanten Nutzungen sind gering empfindlich und daher nur bedingt schutzwürdig. Zudem dient die Errichtung des Stadtquartiers an dieser Stelle einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion. Da sie maßgeblich zur innerstädtischen Nachverdichtung beiträgt und vorhandene Infrastruktur genutzt wird sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen sichergestellt werden können, kann die Einhaltung des Trennungsgebotes nach § 50 BauGB hier hinter diesen städtebaulichen Belangen im Wege der Abwägung zurücktreten.
- 16 Im Rahmen der Bauleitplanung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB die Anforderungen an die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet zu berücksichtigen. Die schalltechnische Untersuchung untersucht die Belange des Lärmschutzes bezogen auf die städtebauliche Planung gemäß dem Bebauungsplanentwurf. Die DIN 4109 wurde im August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a in Verbindung mit § 3 BauO Bln eingeführt. Somit ist der Schallschutznachweis entsprechend DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren zu führen und damit die Einhaltung der DIN 4109 sichergestellt. Die schalltechnische Untersuchung kommt hier zu dem Ergebnis, dass durch die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Die Prüfung der Auswirkungen der möglichen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet selbst wurde im Rahmen der zulässigen Konfliktverlagerung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert. Auch die Einhaltung der gesunden Wohnverhältnisse mit Blick auf die ausreichende Besonnung und Belichtung kann im Baugenehmigungsverfahren geprüft werden. Ein Ermittlungsfehler und Abwägungsausfall liegen somit nicht vor. Eine Gesamtbetrachtung ist somit auch nicht unterblieben, sondern erfolgt bezogen auf die Geräuschemissionen und die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die konkrete Nutzung im Baugenehmigungsverfahren. Die Zugrundelegung eines Wettbewerbsergebnisses bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist nur dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich die planende Behörde damit vorzeitig endgültig festgelegt hat und Alternativen nicht mehr prüft. Es müssen aber insbesondere keine verschiedenen Bebauungsplanentwürfe erstellt werden. Es genügt, wenn Alternativen erkannt und in die Abwägung eingeflossen sind.
- 17 Im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans ist nur festzustellen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen potentiell verwirklicht werden können. Dies ist hier erfolgt. Dem Schallgutachten kann entnommen werden, dass im Baugenehmigungsverfahren sichergestellt werden kann, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden können.
- 18 Es ist richtig, dass in der bisherigen textlichen Festsetzung 1.8 nur Betriebswohnungen an bestimmten Fassadenbereichen ausgeschlossen werden sollten. Diese Festsetzung beruhte aber auf den Belichtungsverhältnissen und war keine Schallschutzmaßnahme.

Die bisherige textliche Festsetzung 1.8 wurde aufgrund einer während des Abwägungszeitraums eingetretenen geänderten Sach- und Rechtslage und einer daraufhin erfolgten Aktualisierung des Besonnungs- und Belichtungsgutachtens gestrichen. Im Schallgutachten werden keine weiteren Einschränkungen der geplanten zulässigen Nutzungen für erforderlich angesehen. Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden. Ein Abwägungsausfall ist nicht gegeben, da eine Abwägung stattgefunden hat. Auch ein Abwägungsdefizit ist zu verneinen, da die Ermittlung der relevanten Belange richtig erfolgt ist.

Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen

- 19 In den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft war die Deutsche Bahn nicht eingebunden.
- 20 Die Vivico Real Estate GmbH als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn ist Vertragspartei zum Rahmenvertrag zum Gleisdreieck aus dem Jahr 2005 mit dem Land Berlin. Darin werden Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ geregelt. 2014 hat die CA Immo Deutschland GmbH (Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH) das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft verkauft. Die Deutsche Bahn war in den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft nicht eingebunden.
- 21 Im Jahr 2005 hat das Land Berlin mit der Vivico Real Estate GmbH einen Städtebaulichen Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Deutsche Bahn durch den Abschluss dieses Vertrags einer Verantwortung entzogen oder öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachtet haben soll. Im Rahmen der Entwicklung des Baulands ist der/die Eigentümer*in verpflichtet, mit den dort bestehenden Immissionen umzugehen und nur eine solche Bebauung und Nutzungen zu planen und umzusetzen, für die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Der/die neue Eigentümer*in ist für die Bebauung des Grundstücks verantwortlich und nicht der/die Verkäufer*in, dessen Rechtsmacht über das Grundstück mit dem Verkauf endet. Eine Sittenwidrigkeit des Kaufvertrages – der seine Unwirksamkeit zur Folge hätte – ist hier daher abzulehnen. Der Plangeber stellt auch keine reduzierten Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen, um „der privaten DB AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen“. Es wird kein Verzicht auf die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Vorgaben erklärt, was zudem unzulässig wäre.
- 22 Aktive Schallschutzmaßnahmen werden nicht ausgeklammert. Sie werden im Schallgutachten vielmehr bedacht und angeführt. Laut dem Schallgutachten unterliegen die dort aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen aber der Fachplanung in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG. Solche Maßnahmen sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Es besteht keine Rechtsgrundlage, nach der der Plangeber die Deutsche Bahn auffordern könnte, aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Im Bebauungsplanverfahren muss lediglich sichergestellt werden, dass der Belang des Schallschutzes ausreichend in die Abwägung eingestellt und hinreichend berücksichtigt wird. Die Projektträgerin hat sich in der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, gegenüber der Deutschen Bahn sämtliche bau- und betriebsbedingten Erschütterungs- und Schallimmissionen, die aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung bestehender und künftiger Bahnanlagen

resultieren, zu dulden. Zudem hat sie sich verpflichtet, selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die geplante Bebauung „Urbane Mitte“ durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen

- 23 Die Deutsche Bahn kann durch den Plangeber nicht zu Schallschutzmaßnahmen gezwungen werden. Unabhängig davon liegen im Plangebiet keine offenen Schienentrasse, sondern nur ein S-Bahntunnel.
- 24 Grundsätzlich gilt entsprechend den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken die Sicht, dass die unterschiedlichen Lärmarten, insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm, isoliert zu betrachten sind. Stellt sich aber im Planungsfall die Frage des Überschreitens der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, bei Lärmbelastungen von mehr als 70dB (A) tags und 60 dB(A) nachts, ist diese Sichtweise nicht mehr zulässig. In einem solchen Fall ist vielmehr auf den Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen. Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten, also der verschiedenen einzelnen Lärmarten ist hier aber entbehrlich. Bei einer Summenbetrachtung des Verkehrslärms mit dem Gewerbelärm würde der Gesamtlärmpegel nur minimal zunehmen. Es ergäbe sich laut gutachterlicher Einschätzung eine Pegelerhöhung um weniger als 0,2 dB(A). Diese kann folglich vernachlässigt werden. Der Gesamtlärmpegel wäre aufgrund einer nur minimalen Erhöhung praktisch identisch mit dem berechneten Verkehrslärmpegel. Eine Summenbetrachtung des Verkehrslärms und des Gewerbelärms würde daher zu keinem anderen Ergebnis als im vorliegenden Lärmgutachten führen. Zudem können mit Blick auf den vorherrschenden Verkehrslärm durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Es wird hier kein lärmrobuster Städtebau verfolgt. Die Stellung der Baukörper ist das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs.

- 25 Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb stattgefunden. Dabei waren auch die Bahnthemen und somit Lärmthematiken zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan ist nicht schon deswegen abwägungsfehlerhaft, weil ihm ein Wettbewerbsergebnis zugrunde liegt.
- 26 Der Vorwurf, dass der vorangegangene städtebauliche Wettbewerb dazu geführt habe, dass keinerlei Abwägung stattgefunden habe, ist zurückzuweisen. Lärmrobusten Städtebau hat der Plangeber hier nicht geplant. Ein Abwägungsausfall liegt hier nicht schon deshalb vor, weil keine schallabsorbierenden Gebäudestrukturen und Fassaden in den Bebauungsplan aufgenommen wurden. In der Stellungnahme wird ein durchgehender Baukörper vorgeschlagen, der Schall absorbiert. Ebenso wie bei anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht jedoch keine Pflicht, eine solche zwingend passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen, sofern im Rahmen der Abwägung gewichtige Gründe gegen die Umsetzung solcher lärmrobusten, städtebaulichen Strukturen sprechen. Ziel eines lärmrobusten Städtebaus ist die Schaffung von lärmabgewandten Seiten für den Bebauungsteil und die dort liegenden Wohnungen sowie von ruhigen Außenwohnbereichen. Eine Wohnnutzung – mit Ausnahme von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – sowie ruhige Außenwohnbereiche sind hier aber nicht geplant. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung entlang der Lärmquelle ist hier insbesondere nicht geplant, da es einer angestrebten städtebaulichen Einbindung widersprechen würde.

- 27 Die vorgeschlagene Schallschutzwand müsste ab der Oberkante des zweigeschossigen Sockelgebäudes errichtet werden und hätte Abmessungen von ca. 48 m Länge und ca. 16 m Höhe. Ein solches Bauwerk wäre u.a. aufgrund der hohen Windlasten eine bautechnische Herausforderung und würde erhebliche zusätzliche Kosten verursachen. Wohnnutzungen – abgesehen von den ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – und schutzwürdige Außenwohnbereiche sind nicht geplant. Für die Beherbergungsnutzung als nachts schutzbedürftige Nutzung können durch passive Lärmschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Aus diesem Grunde wäre die Errichtung einer gebäudehohen Lärmschutzwand laut gutachterlicher Einschätzung als unverhältnismäßig zu betrachten.

Passiver baulicher Schallschutz

- 28 Da aktiver Lärmschutz durch die Deutsche Bahn der Fachplanung unterliegt und nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden kann und hier auch kein lärmrobuster Städtebau verfolgt wird, werden Maßnahmen des passiven Lärmschutzes empfohlen.
- 29 Die textliche Festsetzung Nr. 7.2 wird im Bebauungsplan gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Schallschutznachweis gemäß DIN 4109 vorzulegen. Gemäß Rundschreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen-UVK, nunmehr SenUMVK) ist dennoch folgendes zu erfüllen: *„Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen.“* Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten entnommen werden. Daraus wird im Gutachten und in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.
- 30 Es entspricht der üblichen Vorgehensweise im Rahmen der Bebauungsplanung, dass der Plangeber sich für eine Gebietsart entscheidet und diese für das Plangebiet festsetzt. Vorliegend wird ein Kerngebiet im Sinne des § 7 BauNVO festgesetzt. Die Planungsentscheidungen liegen im (weiten) Ermessen des Plangebers. Auch ist nicht nachvollziehbar, inwiefern zwischen „klassischen Kerngebieten“ und heranrückender Bebauung differenziert werden soll. Es steht dem Plangeber frei, auch auf einer bis dahin unbebauten Fläche ein Kerngebiet festzusetzen. Auch die TA Lärm trifft keine Differenzierung dazu. Des Weiteren ist es inkorrekt davon auszugehen, dass schon deshalb kein Kerngebiet vorliegen könne, weil sich die 'Urbane Mitte' in einer Insellage befände. Denn Baugebiete nach der BauNVO können vom Plangeber entsprechend seiner Entwicklungsziele festgelegt werden. Insofern ist er auch nicht an die Umgebungsbebauung gebunden.
- 31 Rechtlich nicht begründbar ist die Ansicht, dass die TA Lärm keinen geeigneten Richtwert für die Abwägung im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanverfahrens darstellt. Für die Bebauungsplanung stellt die TA Lärm vielmehr eine „Orientierungshilfe“ dar und ist für die Zumutbarkeit von Immissionsbelastungen von Bedeutung. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei der TA Lärm um Richt- und gerade nicht um Grenzwerte handelt. Dabei wird nicht zwischen klassischem Kerngebiet und heranrückender Bebauung unterschieden.

- 32 In der schalltechnischen Untersuchung wurden die in der Bauleitplanung anzuwendenden schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1:1987-05 als Vorsorgemaßstäbe zugrunde gelegt. Zum Vergleich mit den SOW werden – wie auch bei solchen Vorhaben, die in den Geltungsbereich der 16. BImSchV fallen – Beurteilungspegel gemäß dem geltenden Regelwerk (z. B. RLS-90 oder RLS-19) ermittelt. Es steht nicht im Widerspruch zum Stand der Technik, auf die auf Mittelungspegeln beruhenden Beurteilungspegel abzustellen. Die DIN 4109-1 in Verbindung mit der DIN 4109-2 kommen im Rahmen der Bestimmung der Anforderungen zum baulichen Schallschutz gegen Außenlärm zum Tragen. Diese erfolgt erst im Baugenehmigungsverfahren. Auch die DIN 4109-2 geht grundsätzlich von Beurteilungspegeln aus. Eine Prüfung, ob der Mittelungspegel oder der mittlere Maximalpegel für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels bestimmend ist, kann nur messtechnisch festgestellt werden. Dies ist vorliegend wegen der lediglich geplanten Schienenwege der S 21 laut gutachterlicher Einschätzung nicht möglich.
- 33 Die Festlegung der Bauteileigenschaften zur Erfüllung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz erfolgt im Rahmen der Schallschutznachweise im Baugenehmigungsverfahren nach dem geltenden Regelwerk.
- 34 Zum Umfang des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm wird in DIN 4109-5:2020-08 ausgeführt:
- "Im Gebäudeinneren wahrnehmbare Geräusche können störend wirken. Sie können die Aufenthaltsqualität, die Kommunikation und Konzentration sowie den Schlaf stören und belästigend wirken. Die empfundene Störung durch ein Schallereignis ist dabei wesentlich vom Grundgeräuschpegel und der Geräuschstruktur der Umgebung abhängig. Durch eine Erhöhung der Schalldämmung der Außenbauteile über die Anforderungen nach DIN 4109-1 hinaus wird das Grundgeräusch im Inneren eines Raumes oder eines Gebäudes potenziell weiter gesenkt. Somit kann die Wahrnehmung von Geräuschen aus fremden Wohn- und Arbeitsbereichen begünstigt werden."*
- Aus den genannten Gründen wird fachgutachterlich davon abgeraten, bei den baulichen Schallschutzmaßnahmen gegen Außenlärm über die Mindestanforderungen gemäß DIN 4109-1 hinauszugehen.
- 35 Hier erfolgt eine nicht nachvollziehbare Vermischung der Beurteilung des Gewerbelärms und des Verkehrslärms. Zur Beurteilung des Gewerbelärms wurden in der schalltechnischen Untersuchung die für Kerngebiete zutreffenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts angewendet.
- 36 Hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 32 verwiesen.
- 37 Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Die textliche Festsetzung 8.2 wird daher gestrichen. Worauf sich die Aussage in der Stellungnahme stützt, dass Beherbergungsbetriebe einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags haben, wird nicht belegt und kann nicht nachvollzogen werden. Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich auch in der Rechtsprechung verfestigt. Zu möglichen "Planungsszenarien" muss der Bebauungsplan keine Aussage treffen. Die Anforderungen an den baulichen Schallschutz werden im Baugenehmigungsverfahren anhand der geplanten Nutzungen festgelegt.
- 38 Es werden die "richtigen Schutzstandards" auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens angewendet. Im Schallgutachten zum Bebauungsplan wurde bereits der Nachweis

geführt, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz grundsätzlich erfüllt werden können und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.

- 39 Mit Blick auf den einzuhaltenden Abstand hat die Deutsche Bahn am 21.02.2018 darauf hingewiesen, dass vom S-Bahntunnel ein horizontaler Mindestabstand von 1 m einzuhalten ist. Dazu gehöre auch der im Baugrund verbliebene Verbau. Diese Forderung der Deutschen Bahn wurde eingehalten. 2018 wurden ergänzende messtechnische Untersuchungen der Schwingungsemissionen in der geplanten Gründungstiefe vorgenommen. Die Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen wurden in das Erschütterungsgutachten aufgenommen. Die Schwingungsstärken liegen unter den Anhaltswerten und die Anforderungen der DIN 4150-2 für „Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume“ in Kerngebieten sind erfüllt. Die Konfliktbewältigung ist in ausreichender Form erfolgt.
- 40 Im Erschütterungsgutachten wird beschrieben, dass eine Schwingungsentkopplung mittels elastischer Elemente die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude, vermindern kann. Dazu werden im Gutachten mögliche Maßnahmen benannt. Die detaillierte Dimensionierung von schwingungsmindernden Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der konkreten Gründungs- und Tragwerksplanung sowie der Nutzung der jeweiligen Gebäude und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- 41 Die Baugrundschrwingungen wurden direkt an den geplanten Standorten der Gebäude erfasst und dienen als Eingangsdaten zur Prognose der innerhalb der Gebäude zu erwartenden Immissionen. Das Prognoseverfahren beinhaltet typische Übertragungsfunktionen für den Übergang der Schwingungen auf die Gründung und folgend auf die Tragwerksdecken von Gebäuden in Stahlbetonweise und deckt mögliche Resonanzeffekte, d.h. den worst-case, ab. Diese Übertragungsfunktionen wurden anhand einer Vielzahl von messtechnischen Untersuchungen d.h. empirisch, für verschiedenen Gebäudetypen und unterschiedliche Baugrundverhältnisse ermittelt. Es liegen Baugrunduntersuchungen vor. Die konkrete Planung und Dimensionierung der Schwingungsminderungsmaßnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
- 42 Die zu erwartenden Lasten bei der Hochhausbebauung stehen laut gutachterlicher Einschätzung grundsätzlich nicht der Umsetzung einer elastischen Gebäudelagerung entgegen. Die Parameter des elastischen Materials (Steifigkeit und Dämpfung) und ggfs. die Auflagerflächen werden auf die Lasten abgestimmt. Die Gutachtenden sehen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das geplante Bauvorhaben keine außergewöhnliche Randbedingung, die die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme infrage stellt, unter der Voraussetzung, dass die Dimensionierung, Planung und Ausführung fachgerecht erfolgen. Der von der Deutschen Bahn geforderte Mindestabstand wird gewahrt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese zwar nicht überschreiten. Ein Zurücktreten ist jedoch zulässig und schafft ggf. erforderlichen Spielraum bei der Realisierung.

Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn

- 43 Anders als in der Stellungnahme ausgeführt, ist die Errichtung von Baugruben und Bauwerken im unmittelbaren Nahbereich zu oberirdischen und unterirdischen Bestandsbauten innerstädtisch keine Ausnahme und wurde in den letzten Jahrzehnten in Berlin vielfach erfolgreich realisiert. Zur Überprüfung der Machbarkeit wurde für das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte‘ ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Das in der Stellungnahme benannte Problem der einseitigen Lasten wurde bereits geprüft und

es liegt ein Lösungsvorschlag eines Ingenieurbüros vor. Diese Untersuchungen und Vorgehensweise entsprechen dem üblichen Verfahren bei einer Bebauung in der Nähe von Verkehrsinfrastrukturen. Die detaillierte Planung der Baugrubenumschließung und Bauwerke inkl. der erforderlichen statischen Berechnungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens. Aus diesem Grund ist das Baugruben- und Gründungskonzept auch kein Fachgutachten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans. In der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn wurden außerdem bereits umfangreiche Regelungen zum Schutz der Bahninfrastruktur getroffen.

Schallschutz

- 44 Die aus der Entscheidung zitierten Werte beziehen sich auf die diskutierte gesundheitliche Zumutbarkeitsschwelle von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts, allerdings in allgemeinen Wohngebieten. Ein solches wird hier nicht festgesetzt. Für Kerngebiete werden in der Entscheidung die Werte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts diskutiert. Auch diese sind hier aber nicht weiter relevant, da die gesundheitsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ohnehin überschritten wird.
- 45 Seit dem 1. August 2020 sind die Normenteile DIN 4109-1:2028-01 und DIN 4109-2:2018-01 im Land Berlin als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführt. Im Bebauungsplan bestehe daher kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.
- 46 Die Anforderungen der DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 sind im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Die Einhaltung dieser Werte ist damit gesichert. Hierbei sind durch den Sachverständigen für Schallschutz die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Welche konkreten Tools dieser dafür einsetzt, obliegt seiner fachlichen Einschätzung.
- 47 Zur DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 sowie zur Streichung der textlichen Festsetzung 8.2 siehe Nr. 45 und 46.

Die Unterstellung, es hätte eine Abstimmung zwischen der Auftraggeberin und dem Schallgutachtenden gegeben, wird entschieden zurückgewiesen. Der Verweis auf die „Nachteile“ der DIN 4109 bezog sich auf die DIN 4109:1989-11. Als Nachteile wurden unter anderem die 5 dB-Stufung und die Festlegung von Lärmpegelbereichen der DIN 4109:1989-11 genannt.

- 48 Der Berliner Lärmleitfaden 2017, der in Zusammenarbeit mit schalltechnischen Gutachterbüros entwickelt wurde, stellt eine Empfehlung des Landes Berlin dar. Bei den erwähnten Beurteilungspegeln von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) handelt es sich nicht um starre Schwellenwerte. Sie dienen lediglich als Hinweis, bei welchen Beurteilungspegeln die Festsetzung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens 2017 empfohlen wurde. Wie sich leicht zeigen lässt, sind die im Berliner Lärmleitfaden 2017 angegebenen Beurteilungspegel fachlich begründbar. In der aktuellen Fassung des Lärmleitfadens 2021 wurde die empfohlene Musterfestsetzung ersatzlos gestrichen.

„Schienenbonus“

- 49 Im Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) wird ausgeführt, dass durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 gewährleistet wird, dass die pauschale Minderung von 5 dB des Beurteilungspegels für Schienenverkehr gemäß Abschnitt 4.4.5.3 zu berücksichtigen ist. Hierdurch werde vermieden, dass überschießende Maßnahmen zur Schalldämmung der Außenbauteile ergriffen werden müssen. Es handelt sich dabei ausdrücklich nicht um einen "Schienenbonus" sondern um eine fachlich untersetzte Korrektur aufgrund des Frequenzspektrums des Schienenlärms. Damit wird bestätigt, dass die Anwendung des Abschlags gemäß DIN 4109-2:2018-01, 4.4.5.3 aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels grundsätzlich sachgerecht ist und somit angewendet werden kann.

Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens

- 50 Der Vorschlag, die Werte der TA Lärm auch für andere Lärmarten mit Blick auf den passiven Schallschutz zum Maßstab zu nehmen, widerspricht den einschlägigen Regelwerken und ist auch aus schallschutzfachlicher Sicht abzulehnen.
- 51 Die Norm DIN 4109-1:2018-01 in Verbindung mit DIN 4109-2:2018-01 ist im bauaufsichtlichen Verfahren anzuwenden. Die Prüfung erfolgt daher im Baugenehmigungsverfahren.
- 52 Das "Schutzniveau" der DIN 4109:1989-11 lässt sich nicht durch einfachen Vergleich der maßgeblichen Außenlärmpegel (L_a) und des erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maßes ($R'_{w,res}$) gemäß Tabelle 8 der DIN 4109 bestimmen. Es ist ein – auch in Fachkreisen – weit verbreiteter Irrtum, dass die Differenz $L_a - R'_{w,res}$ dem Innenpegel entspricht. Gemäß der Berechnungsvorschrift der VDI 2719 ergibt sich ein Innenpegel tags für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB(A) und nicht 30 dB(A).
- 53 Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich in der Rechtsprechung im Hinblick auf die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse verfestigt. Die VDI 2719 führt in Tabelle 6 Anhaltswerte für Innenschallpegel auf, die nicht überschritten werden sollten. Danach sollen "in allen übrigen Gebieten" (also außer in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten demnach auch in Kerngebieten) in Schlafräumen nachts Mittelungspegel von 30 bis 35 dB(A) und in Wohnräumen tagsüber von 35 bis 40 dB(A) nicht überschritten werden.
- 54 Es handelt sich um eine gutachterliche Einschätzung, der hier gefolgt wird. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) Referat I C hat das Vorgehen bestätigt, die Überschreitung der nächtlichen Immissionsrichtwerte um weniger als 1 dB zu tolerieren.
- 55 Es besteht kein Handlungserfordernis. Es werden keine zusätzlichen textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Auch der städtebauliche Vertrag wird hierzu nicht geändert.

➤ **Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V.**

- 1 In Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsver-

einbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2. Danach wären Vorhaben im Plangebiet nach dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Planungsrecht entsprechend § 30, § 34 oder § 35 BauGB zu beurteilen. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.

- 2 Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.
- 3 Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme liegt das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht in direkter Nachbarschaft zum Landwehrkanal. Der Kanal verläuft in mindestens 200 m Entfernung. In der Stellungnahme wird das allgemeine Problem beschrieben, das aus der Berliner Mischwasserkanalisation und ihrer Überläufe resultiert. Durch die Mischung von Regenwasser und Abwasser kommt es bei Starkregen-Ereignissen lokal zu Überlastungen im Kanalnetz, die dazu führen, dass ungeklärte Mischabwässer eingeleitet werden. Das ist keine direkte Folge der Versiegelung und völlig unabhängig von der Baugebietsausweisung, z.B. eines Kerngebiets.

Wie auch in der Begründung dargestellt, ist die Festsetzung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BRWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Es wird weder die Ausweisung als Kerngebiet geändert, noch der Versiegelungsgrad reduziert.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

- 4 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

- 5 Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), aus dem der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch Teilung hervorgegangen ist, wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung unterrichtet und frühzeitig beteiligt. Wie auch der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen ist, erfolgte die frühzeitige Beteiligung im Februar/ März 2016.
- 6 Wie bereits dargestellt, ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Versiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Kanalwasserqualität gegeben. Auch in der Stellungnahme wird kein direkter Zusammenhang dargestellt. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften, da sie gemäß Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereingleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden dürfen. Die Machbarkeit wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Der Forderung eines Gutachtens zu möglichen Auswirkungen auf die Kanalwasserqualität wird nicht entsprochen.

- 7 Dem Wunsch nach einer Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles wird nicht nachgekommen. Die Planung wird nicht geändert.

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung und damit auch eine Fassadenbegrünung sind Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Im unverbindlichen „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

- 8 Die Festsetzung von Kerngebieten in der ‚Urbanen Mitte‘ ist ein städtebauliches Entwicklungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das auch bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck dokumentiert wird. Das Planungsziel wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wiederholt durch politische Beschlüsse bestätigt.
- 9 Die subjektive Bewertung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen.
- 10 Die subjektive Kritik am städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird zur Kenntnis genommen.
- 11 Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich weniger um einen Eingriff in Natur und Landschaft als um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam

umzugehen. Alle im Umweltbericht ermittelten Eingriffe werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

➤ **NaturFreunde Berlin e.V.**

- 1 Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.
- 2 Im Ergebnis der Abwägung wird der Forderung, die geplante Bebauung aufzugeben, nicht nachgekommen.

Übergeordnete Ziele

- 3 Es wird nicht begründet, warum das Ziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch den Bebauungsplan weitgehend konterkariert werden würde.
- 4 Das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ befindet sich im Privateigentum und befand sich auch bei Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005 nicht im öffentlichen Eigentum.
- 5 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus einem großen zusammenhängenden Park im Inneren und vier Baufeldern am Rand: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Mit der Entwicklung des Areals Gleisdreieck wurde und wird die ökologische und soziale Gesamtsituation maßgeblich positiv verändert.
- 6 Es ist unklar, zu welchen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung der Bebauungsplan im Widerspruch stehen soll. Die Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ entspricht dem im BauGB verankerten Ziel der Innenentwicklung.
- 7 Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutrale bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

- 8 Die Planungsziele im Land Berlin sind ebenfalls Gegenstand der Abwägung (vgl. Begründung, Kapitel A I.3. Planerische Ausgangssituation).
- 9 Nach Ansicht der NaturFreunde würde der Bebauungsplan keine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung vorsehen. Diese subjektive Einschätzung wird zur Kenntnis genommen. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck.
- 10 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen (wie das Hochhausleitbild) berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I 3 „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.

Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt

den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert, siehe Nr. 7. Einbindung

- 11 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die Voraussetzungen geschaffen, hier (im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) einen urbanen Ort an einem wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV zu entwickeln. Die tatsächliche Entwicklung eines Ortes kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden, sondern erfordert, dass der durch den Bebauungsplan gesetzte Rahmen entsprechend genutzt und ausgefüllt wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von

2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘), der die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt, als erster Platz prämiert.

Nutzung

- 12 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S 21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Dieses Ergebnis wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (nunmehr Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (nunmehr Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz) bestätigt.

Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

§ 35 BauGB

- 13 In Kapitel A I 4.3 „Geltendes Planungsrecht“ ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Danach wären Vorhaben im Plangebiet entsprechend § 30, § 34 oder § 35 BauGB zu beurteilen. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Jahr 2015 beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen.

Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

- 14 Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch, siehe Nr. 13.
- 15 Im städtebaulichen Rahmenvertrag wird das Planungsrecht vor Aufstellung des Bebauungsplans dargestellt. Danach wäre das Plangebiet als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen, nicht als Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2.

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

Verdichtung / bauliche Dichte

- 16 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ für eine übermäßige Verdichtung in der Innenstadt halten. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.
- 17 Die Grundsätze des LEPro 2007 werden mit dem Bebauungsplan berücksichtigt. Es bestehen keine Widersprüche. Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Plangebiet, die sehr gut durch schienengebundenen ÖPNV erschlossen ist, wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen. Auch der innerstädtische Einzelhandel soll am Standort gestärkt und die Grundversorgung gesichert werden, allerdings in einem beschränkten Umfang unter Berücksichtigung der umliegenden Zentren. In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck mit dem zentralen Park am Gleisdreieck sowie den geplanten fließenden Übergängen und Funktionsergänzungen entsprochen.
- 18 Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden.
- 19 Es ist nicht richtig, dass die Zustimmung der Nachbarn STATION Berlin und Land Berlin (für das Deutsche Technik Museum Berlin) für die Festsetzung der Planung erforderlich ist. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“. Auf die Nachbargrundstücke bezogen bedeutet es, dass keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke fallen.
- 20 Der Inhalt dieser Ausführung ist insgesamt unklar.

Die Zustimmung der Nachbar*innen führt nicht dazu, dass der erforderliche Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Eingriff nicht erforderlich wäre. Auch die Verkürzung der Abstandsflächen führt nicht zu einem Verlust notwendiger Flächen. Die Schutzziele des Ab-

standsflächenrechts sind gewahrt. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans werden - gemäß § 1 Abs. 7 BauGB - die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Die wesentlichen Abwägungsinhalte werden in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.

- 21 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
- 22 Das beschriebene Ziel wurde bei der Konversion des Gleisdreieck-Areals mit der Schaffung des Parks am Gleisdreieck umfangreich berücksichtigt.
- 23 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Bebauung als dicht, überhöht und massiv empfinden und sie nicht akzeptieren.
- 24 Die Aussage ist unklar.

Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als besonderer Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Mit der Fertigstellung der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Gesamtentwicklung des ‚Gleisdreiecks‘ abgeschlossen. Der Park erhält mit dieser Planung auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

- 25 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Dichte und Höhe der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ablehnen.
- 26 Zur Zulässigkeit von Vorhaben

Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

Zur baulichen Dichte

§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In Kapitel 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargestellt. Zusammengefasst ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation

des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Die bauliche Dichte wird in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.

Versiegelung

- 27 Der Park am Gleisdreieck bleibt vollumfänglich erhalten, Parkflächen sind kein Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Damit ist auch weiterhin die Frischluftschneise gesichert.
- 28 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Im Ergebnis der Abwägung soll das Gesamtkonzept weiter umgesetzt werden. Die zu bebauende Flächen wird nicht reduziert und die Parkfläche nicht vergrößert.
- 29 Das Zitat ist unvollständig wiedergegeben. In der Begründung heißt es: „Der stärkste Eingriff erfolgt über den hohen Grad an Bodenversiegelung. In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park. Fachbezogen werden als (eine) Ausgleichsmaßnahme im beschränkten Umfang Dachbegrünungen festgesetzt. Der gesamte Eingriff muss überwiegend planextern ausgeglichen werden. Zum Ausgleich sind Maßnahmen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vorgesehen. Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain sollen ökologisch aufgewertet werden. Eine näher gelegene Ausgleichsfläche stand nicht zur Verfügung. Dem Bebauungsplan werden außerdem Pflanzmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahme zugeordnet.“ Der im Umweltbericht ermittelte Ausgleichsbedarf wird vollständig gedeckt. Im Park am Gleisdreieck sind keine Ausgleichsmaßnahmen für das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vorgesehen.
- 30 Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurde ein hohes Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ festgelegt. Der hohe Versiegelungsgrad in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen werden realistisch angenommen. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch

eine Tiefgarage. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Oberflächenausprägung oberirdisch.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel der urbanen Entwicklung des Quartiers übergeordnet.

- 31 Bei der Stadtentwicklung muss vielen Belangen Rechnung getragen werden und dabei z.B. auch ein angemessener Ausgleich zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen gefunden werden. Im Rahmen der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck wurden 31,5 ha im Wesentlichen unversiegelte Parkfläche geschaffen. Damit sind die formulierten Belange berücksichtigt.
- 32 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) vom Juli 2021 weist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

- 33 Im Land Berlin gibt es keine gesetzliche Grundlage, die einen ‚absoluten Vorrang unversiegelter Flächen‘ beinhaltet. Ein solches Prinzip würde auch im Widerspruch zu § 1 BauGB stehen, wonach die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.
- 34 Zur Niederschlagsentwässerung siehe Nr. 32.

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

- 35 Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. In der Abwägung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

Hochhäuser / Hochhausleitbild

- 36 Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde 2015 gefasst, das Hochhausleitbild für Berlin wurde erst am 25.02.2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten mit folgendem Ergebnis:

1. Turm 6 ist ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu.
2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Davon unabhängig ist festzustellen, dass die Planung nicht im Widerspruch zum Hochhausleitbild steht. Der Mehrwert wird in Kapitel A I 3.5.3 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“ dargestellt.

- 37 Im Ergebnis der Abwägung ist keine Neuplanung vorgesehen.
- 38 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Erläuterung zum Hochhausleitbild in der Begründung nicht nachvollziehen können.
- 39 Die NaturFreunde sind der Meinung, dass ein „massiver“ Riegel zwischen den Kiezen und dem Park geplant wird. Das kann aufgrund der Lage der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht nachvollzogen werden. An die ‚Urbane Mitte‘ grenzen nach Osten das geschlossene U-Bahnviadukt ‚Gleisdreieck‘ sowie die STATION Berlin (der ehemalige Postbahnhof) und keine Wohngebiete oder gemischtgenutzten Kieze an. Das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘

sieht als Solitär einen 2-geschossigen Sockelbau mit zwei Türmen vor, keinen durchgängigen Gebäuderiegel. Das Quartier wird außerdem für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr durchlässig gestaltet.

- 40 Das Hochhausleitbild ist für den Bebauungsplan nicht anzuwenden (siehe Nr. 36). Unabhängig davon ist in Kapitel A I 4.2.1 „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“
- 41 der Mehrwert für die Allgemeinheit dargestellt. Die Darstellung ist gegliedert in:
- Mehrwerte für das Umfeld
 - Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung
 - Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts
 - Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen
 - Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur
- 42 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Dass der Park nun vorab entwickelt wurde, darf nicht dazu führen, dass die noch ausstehende Randbebauung konterkariert wird.
- 43 Mit dem Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird keine Anlehnung an den Potsdamer Platz gesucht. Die ‚Urbane Mitte‘ soll jedoch ebenso städtische Funktionen erfüllen, z.B. die der Bereitstellung von Büroflächen zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen.
- 44 Die Prüfung des Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für den Bebauungsplan nicht anzuwenden ist, siehe Nr. 36.

Erschließung

- 45 Die Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nicht auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt worden, aber sie berücksichtigt (noch) aktuelle Belange des MIV. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein und dazu sollen die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße über die Privatstraße direkt in die Tiefgarage geleitet werden. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um im Bebauungsplan zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und tatsächlich weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Die Belange des Umweltverbunds wurden umfassend in der Planung berücksichtigt.
- 46 Die Privatstraße wird insbesondere auf dem Privatgrundstück ausgewiesen. Es werden keine öffentlichen Räume privatisiert.
- 47 Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Die Belange wurden in der Planung umfassend berücksichtigt. Durch die Tiefgarage wird dieses Ziel nicht in Frage gestellt.

- 48 Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrezufahrt verschmälert.
- 49 Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022): Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenMVKU) abgestimmt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- 50 Die Ablehnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen. Die Belange einer ökologischen, nachhaltigen und klimagerechten Entwicklung wurden ebenfalls in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

Klima

- 51 Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung werden im Projekt berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen.

52 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderwirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Im Leitfaden werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll eine bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vorgesehene Randbebauung am 31,5 ha großen Parks am Gleisdreieck festgesetzt werden. Es entspricht weder dem städtebaulichen Gesamtkonzept, noch gibt es ein Erfordernis, hier weitere öffentliche Grünflächen festzusetzen.

- 53 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert

wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Im Leitfaden werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

54 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt, vgl. Nr. 52.

Zur Flächenversiegelung vgl. die Ausführungen unter Nr. 30.

Im Klimaökologischen Gutachten wird dargelegt, dass die Auswirkungen auf das Kaltluftströmungsfeld / den Kaltluftvolumenstrom und die Temperatur nicht wesentlich sind.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor.

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. *Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom*

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderwirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während

windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Daher wird die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

- 55 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden, vgl. Nr. 53.

- 56 Diese Zitate stammen aus dem Umweltbericht und beziehen sich auf den Stadtentwicklungsplan Klima bzw. auf den Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz des Landschaftsprogramms. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. Im Ergebnis überwiegt das Ziel der städtebaulichen Entwicklung gemäß Wettbewerbsergebnis, die überbaubare Fläche wird nicht eingeschränkt.
- 57 Die Stellungnahme bezieht sich auf die Darstellung im Umweltbericht zum Schutzgut Klima / Luft und gibt das Bewertungsergebnis der Auswirkungen auf den Klimawandel und auf Klimagase wieder. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt.
- 58 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals an dem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des U-Bahnhofs und zukünftigen S-Bahnhofs ‚Gleisdreieck‘ geschlossen.

Zur Beurteilung der klimaökologischen Auswirkungen des Projekts ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Fachgutachten erstellt, das aktualisiert unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vorliegt. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden. Das Quartier oberirdisch autofrei zu gestalten, ist eine der Maßnahmen zum Klimaschutz.

- 59 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht berücksichtigt, vgl. Nr. 52.

Windkomfort

- 60 Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde aktualisiert. In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft.

Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen.

Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

- 61 In der Windkomfortanalyse (2021) wird die Windgefahr mit folgendem Ergebnis bewertet: Für die IST-Situation und den Bebauungsplan VI-140cab ist die Überschreitungshäufigkeit der mittleren Windgeschwindigkeit von 15 m/s in 2 m Höhe im Beurteilungsgebiet und der näheren Umgebung kleiner als 0,05 % der Jahresstunden. Gemäß der niederländischen Richtlinie (NEN 8100, 2006) besteht damit keine Windgefahr (vgl. Windkomfortanalyse, Seite 22-23).
- 62 Zu dem Ergebnis der Windkomfortanalyse siehe Nr. 59.
- 63 Selbst der höhere Turm 6 mit einer geplanten Höhe von 49 m ist kein außergewöhnlich hohes Hochhaussolitär. Das temporäre Auftreten des „Monroe-Effekts“ wird von daher für unwahrscheinlich gehalten. Die Windkomfortanalyse sieht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kein diesbezügliches Risiko, siehe Nr. 59.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

- 64 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgrund einer Entwertung des Parks als Erholungsgebiet abgelehnt wird.
- 65 Es wird nicht begründet, warum die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck massiv eingeschränkt werden würde.
- 66 Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat einen Vorrang vor der anderen. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung dient. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Im Grünanlagengesetz werden von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht an diese Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit maximal 134 Personen werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar.
- 67 Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Es wird nicht begründet, warum die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den gesamten Park am Gleisdreieck entwerten und den Erholungswert

reduzieren sollte. Das subjektive Empfinden, dass der Bau der beiden Türme 6 und 7 den Park einengt, wird zur Kenntnis genommen.

- 68 Es wird nicht begründet, warum sich die Lage, Dichte und Höhe der geplanten Bebauung negativ auf den Westpark auswirken sollten.
- 69 Im Bebauungsplan soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) über Gelände festgesetzt werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) zum Ostpark zu erhalten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck untersucht, das Ergebnis berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.

Verschattung Ostpark: In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten.

Bedrängende Wirkung: Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7), insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 (MK 7) bedrängt wird, wird nicht geteilt.

Zusammengefasst sind keine Qualitätsverluste des Ostparks feststellbar und die Bedenken, dass es Auswirkungen auf den Grünzug in seiner Gesamtheit geben würde, sind damit unbegründet.

- 70 Zur detaillierteren Analyse der Grünflächenversorgung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie zur Entwicklung eines Handlungskonzepts wurde 2019 im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine Studie mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg, Potenzialanalyse“ erarbeitet. Hier wird die Grünflächenversorgung im Bezirk für Teilräume analysiert. Dieser Studie ist zu entnehmen, dass die Quartiere im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ausreichend mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünflächen versorgt sind. In die Bewertung einbezogen werden öffentliche Grünflächen mit einer Mindestgröße von 0,5 ha, die in maximal 500 m Entfernung liegen. In der Karte „Räumliches Gesamtkonzept“ wird für das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘ mit Umfeld lediglich empfohlen, den Park am Gleisdreieck als öffentliche Grünfläche zu sichern und weiterzuentwickeln. Hier wurde kein weiterer Handlungsbedarf festgestellt. Zur zusätzlichen Frequentierung des Parks am Gleisdreieck siehe Nr. 65.
- 71 Die Stellungnahme bezieht sich auf das Fachgutachten „Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (B-Plan VI-140caa und VI-140cab)“ (Stand: 28.11.2019). Das Fachgutachten orientiert sich an der in Berlin üblichen Methodik zur Ermittlung des Versorgungsgrads mit wohnungs- und siedlungsnahem Grün. Es liegt keine Fehleinschätzung des Einzugsgebiets vor.

- 72 Es ist durchaus möglich, dass ein Teil der zukünftigen Bürobeschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ihre Pause im Park am Gleisdreieck verbringen werden. Es ist ein Stadtentwicklungsziel, dass Bewohnende und Beschäftigte des nutzungsgemischten Areals gleichermaßen die Möglichkeit haben, den Park zu nutzen. Dabei wird die Nutzung durch die Beschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vor allem auf die Pausenzeiten, insbesondere die Mittagspause, begrenzt sein.
- 73 Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der Park am Gleisdreieck in seiner Funktion als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen nicht beeinträchtigt.

Biotop- und Artenschutz

- 74 Das Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf den Teilplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms. Im Ergebnis der Abwägung ist unter Berücksichtigung des benachbarten Parks am Gleisdreieck mit seinen Angeboten zum Biotop- und Artenschutz die geplante städtebauliche Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ trotz geringer Lebensraumfunktion im Plangebiet übergeordnet.
- 75 Um der Bedeutung des Vogelschutzes Rechnung zu tragen, wurde bereits 2020 folgende Regelung in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgenommen:
- „Die Projektträgerin verpflichtet sich, ... Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“
- 76 Die Bedeutung des Plangebiets als Jagdgebiet für Fledermäuse wurde im Umweltbericht dargestellt. Jagdgebiete unterliegen aber keinem gesetzlichen Schutz nach § 44 BNatSchG. Einem gesetzlichen Schutz unterliegen die Quartiere. Im Umfeld sind mit dem Park am Gleisdreieck auch zukünftig geeignete Jagdhabitats vorhanden. Die ganzjährig geschützten Lebensstätten wurden im Plangebiet erfasst. Vor Abriss von Gebäuden und Fällung von Bäumen sind diese nochmals nach ganzjährig geschützten Lebensstätten abzusuchen.
- 77 Aus der in der Windkomfortanalyse beschriebenen räumlich stark begrenzten Änderung der Windverhältnisse um die Hochhäuser (Turm 6 und 7) sind weder wesentliche negative Auswirkungen auf Fledermäuse und Vögel, noch eine Beeinträchtigung ihres Jagdreviers zu erwarten.
- 78 Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Artenschutzrechtliches Gutachten, Abb. 11), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung. Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Bürgerbeteiligung

- 79 Die im BauGB vorgeschriebenen Verfahrensschritte zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan wurden durchgeführt. Die Stellungnahmen werden geprüft und abgewogen. Unter Berücksichtigung des Abwägungsergebnisses wird das Aufstellungsverfahren weitergeführt.

➤ **Cresco Projektentwicklungs GmbH**

Die Stellungnahme der Cresco Projektentwicklungs GmbH vom 16.12.2020 wurde geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, Teil B – Private Organisationen und Nachbar“ und hat weiterhin Bestand.

➤ **Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG**

Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.

Die benannten Gründe werden im Folgenden geprüft.

1. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nicht die Auswirkungen der gesamten ‚Urbanen Mitte‘, sondern lediglich die Auswirkungen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Gegenstand der Abwägung. In dem Gutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse dient u.a. das Abstandsflächenrecht. Sind die Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln eingehalten, werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstellt und es sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden Abstandsflächen von den Gebäuden im Bebauungsplangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur auf die Nachbargrundstücke der STATION Berlin im Norden, des Deutschen Technikmuseums im Osten und des Grundstücks der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa) im Westen fallen. Von daher wurde nur die Verschattung der Nachbarn STATION Berlin und Deutsches Technikmuseum untersucht und bewertet. Es ist nicht erkennbar und wird nicht benannt, welche sonstigen angrenzenden Gebäude erheblich verschattet werden würden. Der Forderung weiterer Verschattungsuntersuchungen wird daher nicht nachgekommen.

Das Kühlhaus Berlin ist ein Ort für Kunst, Konzerte und Veranstaltungen, der sich gleichzeitig noch im Ausbau befindet. Die Südfassade vom Kühlhaus liegt von der Nordfassade von Turm 6 ca. 330 m entfernt in Richtung NNO. Ohne die Relevanz einer möglichen Verschattung zu beurteilen, wird hier auf das Fachgutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 verwiesen. In dieser Unter-

suchung wird u.a. die Verschattung durch die geplanten Gebäude simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Den Simulationen in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung kann auf Seite 55 der worst-case-Fall für die hier betrachtete Situation entnommen werden, die Verschattung am 21. Dezember. Gegen 14 Uhr fällt ein langer Schatten von Turm 6 in Richtung Kühlhaus. Aber auch in diesem Fall erreicht er das Kühlhaus nicht. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme ist das Kühlhaus weder betroffen, noch beeinträchtigt.

2. § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In Kapitel A III 3.2.4.6 „Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. In Kapitel A III 3.2.4 „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ wird die Ermittlung der 119.000 m² GF erläutert. Von den 119.000 m² GF liegen 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

Der Park am Gleisdreieck ist u.a. die Ausgleichsfläche für die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer und Leipziger Platz. Diese Ausgleichsfunktion wird durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht beeinträchtigt. Das Plangebiet liegt nicht im Park, sondern am Rand des Parks. Die Parkfläche ist kein Bestandteil der Planung.

Davon unabhängig sind sowohl das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als auch der Park am Gleisdreieck Bestandteil der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals. Geplant ist die Anlage einer großen zentralen Parkanlage mit vier angrenzenden Baufeldern: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der Park am Gleisdreieck wurde bereits realisiert, die Bebauung der Baufelder ist noch nicht abgeschlossen.

3. Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine

großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht.

Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Elemente bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird. Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte.

Die Türme 6 und 7 haben keine Auswirkungen auf die U-Bahnviadukte und den U-Bahnhof „Gleisdreieck“. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an, der durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit erfährt. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist.

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden am Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan mehrfach beteiligt. In der erneuten Behördenbeteiligung, die vom 07.12.2018 bis zum 31.01.2019 durchgeführt wurde, hatte die Untere Denkmalschutzbehörde zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Anmerkungen; das Landesdenkmalamt hat sich zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht geäußert.

4. Zur ÖPNV-Anbindung:

Über den bestehenden U-Bahnhof „Gleisdreieck“ ist mit drei U-Bahnlinien bereits eine gute Anbindung an den ÖPNV mit ausreichend Kapazitäten für die zukünftigen Nutzen im Plangebiet gegeben. Der 3. Bauabschnitt für die geplante S-Bahnstrecke S 21 befindet sich in der Vorplanung.

Zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen:

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Einfluss auf den Verkehrsablauf nicht nachweisbar ist. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert. Die Nutzungsaufnahme in den Neubauten kann unabhängig vom Ausbau des ÖPNV erfolgen.

13. Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ benachrichtigt. Von den 46 benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden 16 Anregungen abgegeben.

13.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

➤ **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung**

Die Stellungnahme bezieht sich auf den angrenzenden Park am Gleisdreieck (Westpark).

Baumschutz

Für die Bestandsbäume auf dem Grundstück des Bezirksamtes sollten Kronenübertagungen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nachbarschaftsrechtlich geduldet werden.

Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen des Straßen- und Grünflächenamtes sollten in Absprache mit einer ökologischen Baubegleitung durchgeführt werden.

Es wird auf die geltenden Auflagen zum Baumschutz nach DIN 18920 und RAS LP 4 hingewiesen.

Spielplatzbedarf

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Wohnbebauung nachzuweisende Spielplatzbedarfe gemäß Bauordnung innerhalb des Bebauungsplangebietes nachzuweisen sind. Darüber hinaus ist eine Anrechnung auf öffentliche Spielplätze außerhalb des Bebauungsplans sowie auf Dachflächen nicht zulässig.

Abstimmung zu Planungen und Maßnahmen des SGA

Bei Planungen und Baumaßnahmen auf dem Gelände des Gleisdreiecks bestünde kein Anrecht auf Mitsprache durch die Grundstückseigentümerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Dies würde einer gesonderten nachbarschaftsrechtlichen Regelung bedürfen.

➤ **Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt**

Verschattung des Westparks

Die gutachterliche Bewertung bzgl. der Verschattung des Westparks wird nicht geteilt. Hinsichtlich der Besonnung des Westparks kommt der Gutachtende zu dem Ergebnis, dass diese durch die geplanten Türme nur gering beeinflusst und keine erheblichen Beeinträchtigungen

durch Verschattung vorbereitet werden. Diese Aussage wird kritisch gesehen, da nach Auffassung des Bezirks Qualitätsverluste für Anwohnende der Nachbarschaft durch die signifikante Reduzierung der Besonnung zu erwarten sind.

➤ **Telefónica Germany**

Stellungnahme 1

Telefónica Germany bittet um die Berücksichtigung und Übernahme ihrer Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die Bauleitplanung. Außerdem wären einschlägige raumordnerische Grundsätze bei der Planung zu berücksichtigen.

Stellungnahme 2

Nach Hinweis auf den Widerspruch zur Stellungnahme in der erneuten Behördenbeteiligung durch das Bezirksamt erfolgt eine erneute Prüfung mit dem Ergebnis, dass von Seiten der Telefónica Germany doch keine Belange betroffen sind.

13.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ **Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung**

Baumschutz

Die konkrete Bauausführung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht an den Westpark grenzt.

Spielplatzbedarf

Im Plangebiet sind in der Regel keine Wohnungen zulässig und von daher ist kein Kinderspielplatz notwendig.

Lediglich „Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter“ sind ausnahmsweise zulässig. Es ist nicht davon auszugehen, dass auf Grundlage dieser ausnahmsweisen Zulässigkeit mehr als sechs Wohnungen errichtet werden. Selbst wenn mehr als sechs (Betriebs-) Wohnungen entstehen sollten, könnte entweder eine Abweichung erteilt oder der Spielplatzbedarf abgelöst werden. Dem Belang kann im Baugenehmigungsverfahren Rechnung getragen werden.

Abstimmung zu Planungen und Maßnahmen des SGA

Die Abstimmung zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt und der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bzgl. Planungen und Maßnahmen des Amts auf dem Gelände des Gleisdreiecks ist kein Gegenstand des Bebauungsplans.

➤ **Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt**

Verschattung des Westparks

Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt

unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt.

Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Daher sind die vom Stadtentwicklungsamt des Bezirks Tempelhof-Schöneberg vermuteten weiteren Folgen gegenstandslos.

➤ **Telefónica Germany**

Die Stellungnahme 1 steht im Widerspruch zu der letzten Stellungnahme von Telefónica am 12.04.2019, in der sie mitgeteilt, dass ihre Belange nicht betroffen sind.

Die Stellungnahme 2 wird als abschließende Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

14. Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und im Anschluss aus formalen Gründen wiederholt ausgelegt, vgl. Kapitel A V 9 „Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und wiederholte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegt. Mit Schreiben vom 15.01.2021 wurden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die wiederholte öffentliche Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ benachrichtigt. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Von den 65 benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden 11 Anregungen abgegeben.

14.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

➤ **Eisenbahn-Bundesamt**

Tragfähigkeit des bestehenden S-Bahntunnels

Mit Schreiben vom 28.02.2019 forderte das Eisenbahn-Bundesamt die Beteiligung der DB Netz AG an der weiteren Planung, damit diese prüfen, ob bzw. unter welchen Bedingungen, die oberhalb des Tunnelbauwerkes der Nord-Süd-S-Bahn geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang stehen könne. Diese Forderung des Eisenbahn-Bundesamtes hätte weiterhin Bestand.

Die vorliegende „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“, Stand 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH sei der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Verlegung der Rettungsplatzzufahrten – Erfordernis der Planfeststellung

Für die geplanten Änderungen an den Rettungsplatzzufahrten der Nord-Süd-Fernbahn sei eine planungsrechtliche Zulassung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Das wäre bereits in Anlage 2 der Begründung so dargestellt.

Keine weiteren Bedenken

Im Übrigen bestünden gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Bedenken.

➤ **Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost**

Nachbarschaftliche Vereinbarung – Duldung sämtlicher Immissionen

Mit der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH (Bauherr) wäre im Rahmen der nachbarschaftlichen Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte vom 14.05.2020 vereinbart worden, dass sämtliche Immissionen aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der künftigen S-Bahn-Linie S 21 von der Bauherrin geduldet werden. Die Bauherrin selbst würde alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Schalltechnische Untersuchung

Es würde prognostiziert werden, dass das Verkehrsaufkommen im ÖPNV weiter steigen wird, weshalb die schalltechnische Untersuchung auf Basis aktualisierter Prognosewerte der Zugzahlen fortgeschrieben werden sollte. Weiterhin sollten die Ergebnisse der Untersuchung bei der bautechnischen Konstruktion der Gebäude berücksichtigt werden.

Erschütterungen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Erschütterungen aus dem Betrieb der S 21 sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bau der S 21 wären zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab nicht untersucht wurden. Eine solche Untersuchung sollte spätestens im Baugenehmigungsverfahren vom Bauherrn durchgeführt werden.

Elektrische und magnetische Felder

Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder zum Bebauungsplan VI-140cab vom 12.04.2018 käme zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der S 21 zuverlässig eingehalten werden. Die Deutsche Bahn Netz AG würde demnach bei der Gestaltung und Dimensionierung der elektrischen Anlagen der S 21 das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV nicht berücksichtigen.

➤ **Deutsche Bahn Netz AG, Region Ost**

3. Bauabschnitt der S 21

Der 3. Bauabschnitt des DB-Projektes S 21 läge im Plangebiet. Es wird daher um Beachtung des Schreibens der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost gebeten.

Nachbarschaftliche Vereinbarung

Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (Bauherrin) und der DB Netz AG wurde eine nachbarschaftliche Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte mit Stand vom 14.05.2020 abgeschlossen.

In diesem Vertrag wäre u.a. vereinbart worden, dass die Bauherrin sämtliche Immissionen (Schall, Erschütterungen, Staub, Funkenflug, sowie das Bestehen von Elektrofeldern) aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der Bestandsstrecken duldet. Weiterhin sei vereinbart, dass die Bauherrin selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen wird, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Lärm- und Erschütterungsbelastung

Es sei mit einer erheblichen Lärm- und Erschütterungsbelastung des Plangebietes durch Schienenverkehr auf angrenzenden Bahnflächen zu rechnen.

Es würden keine Kosten für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen übernommen werden. Es bestünden keine Ansprüche auf Lärm- und/ oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude.

Einhalten von Sicherheitsabständen

Bei Planungs- und Bauvorhaben Dritter in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen müssten zwingend Sicherheitsabstände eingehalten werden.

Rettungsplatzzufahrt

Die Freihaltung einer zusätzlichen Rettungsplatzzufahrt zum Rettungsplatz Süd wird zur Kenntnis genommen. Nach erfolgter Planfeststellung müsse die neue Rettungsplatzzufahrt im Bebauungsplan VI-140cab als Bahnanlage gewidmete Fläche festgesetzt werden.

Grundsätzlich seien die bestehenden Rettungswege und –plätze zu jeder Zeit, auch während der Baumaßnahmen, frei und befahrbar zu halten.

Erschütterungsgutachten

Das Erschütterungsgutachten sei mit den aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 zu überarbeiten. Diese sind bei der Deutschen Bahn DB Netz AG abzufragen.

Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Die Deutsche Bahn sei im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erneut zu beteiligen.

Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG

Unter Berücksichtigung der Anmerkungen stimmt das AIM Netz Berlin der DB Netz AG dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu.

➤ **Vattenfall Wärme Berlin AG**

Es befindet sich kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG im Plangebiet. Die Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 behalten ihre Gültigkeit.

➤ **Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Schutz von Telekommunikationsanlagen

Es befinden sich Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet. Diese Anlagen seien bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern. Sofern eine Umverlegung oder Bau-feldfreimachung der Anlagen erforderlich werden würde, sei ein Auftrag an Vodafone zu stellen.

Anlagen der Deutschen Bahn AG

Das angefragte Gebiet befinde sich auf Anlagen der Deutschen Bahn AG, die direkt beteiligt werden solle.

14.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ **Eisenbahn-Bundesamt**

Tragfähigkeit des bestehenden S-Bahntunnels

Der DB Netz AG wurde die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“ der WTM Engineers Berlin GmbH bereits zur Prüfung und Freigabe vorgelegt. Auf Grundlage des Gutachtens wurde am 14.05.2020 eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der Deutschen Bahn DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschlossen.

Darüber wurde das Eisenbahn-Bundesamt informiert. Am 14.04.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass eine ergänzende Bestätigung der Deutschen Bahn DB Netz AG, dass ihr das WTM-Gutachten vorgelegen hat, nicht benötigt wird.

Verlegung der Rettungsplatzzufahrten – Erfordernis der Planfeststellung

In § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird insbesondere geregelt, dass Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn eine Planfeststellung oder Plangenehmigung vorliegen. Die Bestätigung, dass für die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten eine planungsrechtliche Zulassung gemäß § 18 Abs. 1 AEG durch das

Eisenbahn-Bundesamt erforderlich ist, wird zur Kenntnis genommen. Da im Plangebiet im Bestand keine planfestgestellten und zu verlegenden Rettungsplatzzufahrten liegen, sondern nur eine neue Rettungsplatzzufahrt, deren Trasse im Bebauungsplan gesichert wird, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (noch) keine planungsrechtliche Zulassung erforderlich.

Keine weiteren Bedenken

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Eisenbahn-Bundesamt keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

➤ **Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost**

Nachbarschaftliche Vereinbarung – Duldung sämtlicher Immissionen

Es wird davon ausgegangen, dass die Inhalte aus der nachbarschaftlichen Vereinbarung in der Stellungnahme richtig wiedergegeben werden.

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 28.05.2019 berücksichtigt die bei der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgefragten Prognosewerte der Zugzahlen für 2030. Darüber hinaus gehende Annahmen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt. Auch hier werden die Prognosewerte der Zugzahlen für 2030 verwendet.

Erschütterungen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Der Hinweis zum Baugenehmigungsverfahren wird zur Kenntnis genommen.

Elektrische und magnetische Felder

Die „Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck“ vom 12.04.2018 kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der neu geplanten S-Bahnstrecke S 21 zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

Die Aussage der Deutsche Bahn DB Netz AG, das Minimierungsgebot nicht zu berücksichtigen, wird hier nicht bewertet. Das Minimierungsgebot ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für die S-Bahnstrecke S 21.

➤ **Deutsche Bahn Netz AG, Region Ost**

3. Bauabschnitt der S 21

Anders als in der Stellungnahme dargestellt, verläuft die Trasse der S 21 nicht durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Die Stellungnahme der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost ist Bestandteil der Abwägung.

Nachbarschaftliche Vereinbarung

Die Ausführungen zu den Inhalten der nachbarschaftlichen Vereinbarung werden zur Kenntnis genommen.

Lärm- und Erschütterungsbelastung

Zu den Themen Lärm und Erschütterungen wurden Fachgutachten erstellt, die der Deutschen Bahn Netz AG bekannt sind.

Die Ausführung zum Schall- und Erschütterungsschutz wird zur Kenntnis genommen. Die Kostenübernahme für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Einhalten von Sicherheitsabständen

Der allgemeine Hinweis zu Sicherheitsabständen wird zur Kenntnis genommen. Die von der Deutsche Bahn Netz AG geforderten Abstände der geplanten Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom S-Bahntunnel werden eingehalten.

Rettungsplatzzufahrt

Die Aussage der Deutsche Bahn Netz AG ist nicht richtig. Durch die Planfeststellung als übergeordnete Fachplanung wird die Rettungsplatzzufahrt planungsrechtlich festgestellt. Planfestgestellte Flächen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt, sondern gemäß § 9 Abs. 6 BauGB lediglich nachrichtlich übernommen, sofern die Planfeststellung vor Festsetzung des Bebauungsplans erfolgt. Der Hinweis zur uneingeschränkten Befahrbarkeit der Rettungswege und -plätze wird zur Kenntnis genommen.

Erschütterungsgutachten

Das Fachgutachten wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor.

Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Die Beteiligung der Deutschen Bahn im Baugenehmigungsverfahren ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Deutsche Bahn wird im Baugenehmigungsverfahren beteiligt.

Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG

Die Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ basiert auf § 11 der nachbarschaftlichen Vereinbarung:

„§11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab

Die Deutsche Bahn stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab in der Fassung von Februar 2020 (Anlage 1.2) zu. Nach schriftlicher Aufforderung des Bauherrn wird die Deutsche Bahn die Zustimmung gegenüber Dritten, insbesondere Behörden, in der erforderlichen Form wiederholen.“

Die Zustimmung der Deutschen Bahn DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen.

➤ Vattenfall Wärme Berlin AG

Die Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 wurden geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Auswertung, Abwägung und Ergebnis der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB“ sowie der Tabelle „Auswertung und Ergebnis von Anregungen der von der Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB“ und hat weiterhin Bestand.

➤ **Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**

Schutz von Telekommunikationsanlagen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet liegen. Die ergänzenden Hinweise betreffen die konkretere Planung und werden an den Grundstückseigentümer weitergeleitet.

Anlagen der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG wurde ebenfalls im Verfahren beteiligt.

15. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der wiederholten Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 7.2 wird gestrichen.
- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
 - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e- 7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

15.1 Begründung der Änderungen

Textliche Festsetzung 7.2

Die textliche Festsetzung 7.2 wird gestrichen. Sie beinhaltet Festsetzungen zum baulichen Schallschutz.

Im Berliner Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017 (BLLB) wurde in Kapitel VI.8 "Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen" eine Musterfestsetzung (Muster-TF) eingeführt, die an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV anknüpfte. Entsprechend der Empfehlung im schalltechnischen Gutachten und der Musterfestsetzung im Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens sollte im Bebauungsplan eine textliche Festsetzung (TF 8.2) zum baulichen Schallschutz getroffen werden.

Die nunmehr seit August 2020 als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 erreichen gegenüber der zum Zeitpunkt der Erstellung des Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017 (BLLB) maßgeblichen DIN 4109:1989-11 ein auskömmliches und im Vergleich zu der an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV angelehnten Musterfestsetzung 5.13 überwiegend etwas höheres Schutzniveau. Gleichzeitig wird durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 geregelt, dass der Schallschutznachweis im bauaufsichtlichen Verfahren auf Grundlage der im Land Berlin jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu führen ist.

Im Rundschreiben der dafür zuständigen Senatsverwaltung SenStadt Wohn II C Nr. 3/2020 vom 17.09.2020 wird darauf hingewiesen, dass im Bebauungsplan aufgrund dieser aktuellen Sach- und Rechtslage kein Erfordernis mehr besteht, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die bisherige textliche Festsetzung 7.2 daher ersatzlos gestrichen.

Textliche Festsetzung 1.8 (Stand 06.08.2020)

Die bisherige textliche Festsetzung 1.8 (Stand 06.08.2020) wird gestrichen.

Bisher wurde mit der textlichen Festsetzung 1.8 die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter an den Fassaden ausgeschlossen, an denen die Anforderungen an die Mindestbesonnungsdauer entsprechend der DIN 5034-1 und der dazu vorliegenden Rechtsprechung nicht erfüllt ist und damit keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können.

Das Streichen der textlichen Festsetzung 1.8 (Stand 06.08.2020) im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ beruht auf geänderten Grundlagen zur Ermittlung und Bewertung einer ausreichenden Besonnung und Belichtung zum Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie auf einer Änderung der bisherigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg (vgl. oben unter Kapitel 3.5.1.3 „Untersuchungsbedarf zur Besonnung und Belichtung“). Im März 2019 wurde die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ veröffentlicht. Diese ersetzt in Teilen die DIN 5034-1. In der DIN EN 17037 werden sowohl die Anforderungen an die Besonnung als auch das Nachweisverfahren konkretisiert. Die überarbeitete Fassung der DIN 5034-1 wurde im August 2021 veröffentlicht. In der überarbeiteten Norm sind die Empfehlungen zur Mindestbesonnung von Wohnungen entfallen, sie ist für die Beurteilung einer ausreichenden Besonnung nicht mehr relevant. Da das bisherige Gutachten „Besonnung und Verschattung“ vom 22.05.2018 vor allem auf den Nachweis einer ausreichenden Besonnung gemäß DIN 5034-1 ausgerichtet war, wurde eine neue Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung⁴⁸ erstellt.

Textliche Festsetzung 1.8 (Stand August 2022)

Es wird eine neue textliche Festsetzung 1.8 ergänzt.

Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann, vgl. Kapitel A III 3.5.1.3 „Untersuchungsbedarf zur Besonnung und Belichtung“ bis Kapitel A III 3.5.1.6 „Prüfschritt E - Ausschluss von Nutzungen mit notwendigen Fenstern durch textliche Festsetzung“. Zur Bewältigung des festgestellten Konflikts gibt das Gutachterbüro die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

⁴⁸ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, 06.05.2022

Dieser Empfehlung wird entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) folgende tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden:

- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume,
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes,
- sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke

Damit werden auch für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der Festsetzung. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Zur Regelung wird im Bebauungsplan folgende Festsetzung getroffen:

Textliche Festsetzung 1.8:

Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist.

15.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

16. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 12.08.2022 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der von der Änderung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 11.08.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 02.09.2022.

Insgesamt wurden drei Behörden beteiligt.

16.1 Inhalte der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

➤ Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht

Stellungnahme

1) Überlagerung von Abstandsflächen:

Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird die Überlagerung der Abstandsflächen bei Wegfall des Sockelgeschosses als unzulässig betrachtet. Hier sei keine Begründung erkennbar, die eine Zustimmung seitens des BWA ermöglichen könnte. Alleine das Vorhandensein einer „sehr geringen Überschneidung“ sei aus Sicht der Bauaufsicht nicht ausreichend.

2) Streichung der textlichen Festsetzung der TF 1.8 und die Formulierung der TF 1.8 neu

Der Fachbereich Bauaufsicht kann nicht nachvollziehen, warum im Fall einer gemäß Besonnungs- und Belichtungsgutachten unzureichenden Besonnung oder Belichtung nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll. Hierdurch wären ggfs. zukünftige Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren zu erwarten.

➤ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt

Für das Umwelt- und Naturschutzamt ergeben sich keine weiteren Erfordernisse der Vorlage weiterer Unterlagen bzw. Prüfungen im Planverfahren VI-140cab.

➤ Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt I C 3 (Immissionsschutz)

Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt I C 3 (Immissionsschutz) hat bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise.

16.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ **Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht**

Zu 1)

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln überlagern sich bei Wegfall des Sockelgeschosses die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7. Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird diese Überlagerung als unzulässig betrachtet.

Diese Betrachtung bezieht sich auf eine fiktive Situation. Denn für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Daraus ergeben sich teilweise geringere Abstandsflächen, d.h. die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7 würden sich nicht überlagern. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit einer Festsetzung zur Höhe der baulichen Anlagen) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Unabhängig davon wird das Sockelgeschoss bei der Realisierung nicht wegfallen. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen. Diese Regelung wird in der Begründung im Kapitel 3.5.1.2 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen unter „Fiktive‘ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe“ ergänzt.

Zu 2)

Die neue textliche Festsetzung 1.8 beruht auf dem Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ vom 06.05.2022. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann. Zur Bewältigung des festgestellten Konflikts gibt das Gutachterbüro die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

Dieser Empfehlung wird im Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung 1.8 entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Damit werden auch für

die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der textlichen Festsetzung 1.8. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist.

Für den Fachbereich Bauaufsicht ist nicht nachvollziehbar, warum in diesem Fall nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll.

In Ergänzung zu den Ausführungen am Anfang sind folgende Gründe zu benennen:

1. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Das Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ist nicht ausreichend, um Nutzungen auszuschließen, aber gibt den Hinweis, wo nach Vorliegen einer konkreten Planung geprüft und nachgewiesen werden muss, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen.
2. Zur Prüfung werden insbesondere die Grundrisse, die Kubatur des Raumes, die Größe der Fensteröffnung und die Wanddicke benötigt. Diese liegen für einen Angebots-Bebauungsplan nicht vor. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde mit plausiblen Angaben gearbeitet, um das Thema zu prüfen und die Machbarkeit zu belegen. Der für eine finale Prüfung erforderliche Stand der Planung ist erst zum Baugenehmigungsverfahren erreicht.
3. Es liegt keine „Unzulässigkeit“ der benannten Nutzungen vor, wie es in der Stellungnahme der Bauaufsicht dargestellt wird, sondern das Erfordernis einer genauen Prüfung auf Grundlage einer konkreten Planung. Zur Sicherstellung, dass diese Prüfung erfolgt, wird festgesetzt, dass die relevanten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig sind. Um die Zulässigkeit zu erhalten, sind die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Insbesondere bei ausreichend großen Fensteröffnungen und entsprechend (geringen) Raumtiefen lassen sich auch tageslichtsensible Nutzungen umsetzen.
4. Zur Zulässigkeit von Betriebswohnungen: Eine Wohnung ist gemäß DIN EN 17037 zulässig, wenn für mindestens einen Wohnraum die Mindestbesonnungsdauer eingehalten wird. Bezogen auf die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann Wohnen an den Nordfassaden zulässig sein, wenn ein weiterer Raum der Wohnung z.B. zur Westfassade ausgerichtet ist und dort die Mindestbesonnungsdauer gegeben ist. Auch das lässt sich erst im Baugenehmigungsverfahren prüfen.

Mit der Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen sowie tageslichtsensibler Nutzungen ist der Besonnungs- und Belichtungskonflikt im Bebauungsplan in ausreichendem Umfang geregelt. Um die Nutzungen, die nur ausnahmsweise zulässig sind, aufnehmen zu dürfen, muss die Projektträgerin im Baugenehmigungsverfahren gesunde

Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachweisen. Es sind keine zukünftigen Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren erkennbar.

➤ **Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Erfordernisse sieht.

➤ **Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt I C (Immissionsschutz)**

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz) bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise hat.

16.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Die Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Bis auf die Bau- und Wohnungsaufsicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hatten die erneut beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange keine weiteren Anmerkungen oder Hinweise zu den hier gegenständlichen geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung. Im Ergebnis sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

17. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 12.08.2022 wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung betroffenen Öffentlichkeit zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 11.08.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 02.09.2022.

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

17.1 Inhalt der Stellungnahme

Im Wesentlichen hatte die Stellungnahme folgenden Inhalt:

➤ Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)

Die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. hat keine Einwände gegen den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

17.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangene Stellungnahme wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. keine Einwände gegen die geänderten Teile des Bebauungsplans und seiner Begründung hat.

17.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

18. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren

Nach den erneuten eingeschränkten Beteiligungen kam es Ende August 2022 zu einer weiteren geänderten Sach- und Rechtslage, die eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 zur Luftreinhaltung erforderlich macht.

Die bisherige Festsetzung 8.1 lautet:

"Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind."

Die geänderte textliche Festsetzung 7.1 lautet:

„Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.“

18.1 Begründung der Änderung

Die bisherige textliche Festsetzung 7.1 entspricht der Musterfestsetzung zur Luftreinhaltung von 2017, die durch Rundschreiben SenSBW I C Nr. 4/2022 vom 31. August 2022 geändert wurde. Im Rundschreiben wird ausgeführt, dass die bisherige Formulierung der Festsetzung zunehmend zu Irritationen bei den für die Bauleitplanung in der Praxis zuständigen Abteilungen bzw. Behörden geführt hat. Es wird darauf verwiesen, dass der Wortlaut „Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen ...“ darauf schließen lasse, dass Erdgas und Erdöl bei der Erzeugung von Wärme bevorzugt zur Anwendung kommen sollen.

Die Festsetzung kommt regelmäßig in Gebieten, welche im Flächennutzungsplan als Vorranggebiete für die Luftreinhaltung dargestellt sind, zur Anwendung. Mit der Darstellung des Vorranggebiets Luftreinhaltung werden räumliche Prioritäten für die Einschränkung von Emissionen der Verursacherguppen Hausbrand und Industrie gesetzt. Die Darstellung erfolgt auf der Grundlage des § 5 Abs. 2 Nr. 6 BauGB. Erforderliche Maßnahmen sind gemäß AV FNP u.a. durch Festsetzungen in Bebauungsplänen zu treffen.

Ziel der Festsetzung ist somit nicht die Bevorzugung von Erdgas oder Heizöl als Brennstoff gegenüber erneuerbaren Energien bzw. alternativen Formen der Wärmergewinnung, sondern die Einschränkung von Emissionen und der damit verbundenen Feinstaubbelastung. Der Wortlaut der Musterfestsetzung wird daher im Sinne der Klarstellung und besseren Nachvollziehbarkeit angepasst.

Den Ausführungen im Rundschreiben SenSBW I C Nr. 04/2022 wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 entsprochen.

18.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Im Rundschreiben SenSBW I C Nr. 4/2022 wird darauf hingewiesen, dass die neue Festsetzung zur Luftreinhaltung mit dem Referat Immissionsschutz der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz abgestimmt ist. Weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind von der Änderung der Planung nicht betroffen. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Frist zur Stellungnahme wird verkürzt.

19. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 20.10.2022 wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung betroffenen Öffentlichkeit zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 20.10.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 28.10.2022.

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

19.1 Inhalt der Stellungnahme

Im Wesentlichen hatte die Stellungnahme folgenden Inhalt:

➤ Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)

Die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. hat keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.1.

19.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangene Stellungnahme wurde ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.1 hat.

19.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

20. Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans / weiteres Verfahren

Nach der erneuten eingeschränkten Beteiligung 2022 kam es Anfang Dezember 2024 zu einer weiteren geänderten Sach- und Rechtslage, die eine Änderung der textlichen Festsetzung 8.2 zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen erforderlich machte.

Die bisherige Festsetzung 8.2 lautet:

„In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.“

Die geänderte textliche Festsetzung 8.2 lautet:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch *mit Bodenanschluss* anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

20.1 Begründung der Änderung

Die bisherige textliche Festsetzung 8.2 sichert gärtnerische Anlagen auf einer Fläche von 272 m². Ein Bodenanschluss, von dem die Abwägung ausgeht, ist damit nicht gesichert.

^

Ziel der Festsetzung ist somit planungsrechtlich abzusichern, dass auf einer Fläche von mindestens 272 m² ein Bodenanschluss hergestellt wird, so dass auf dieser Fläche die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen erhalten bleiben.

20.2 Erneute Einholung von Stellungnahmen

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen einzuholen. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange sind von der Änderung der Planung nicht betroffen. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB auf die von der Ergänzung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Frist zur Stellungnahme wird verkürzt.

21. Erneute eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurde verkürzt.

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2024 wurde gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung betroffenen Öffentlichkeit zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ – Ergänzung der textlichen Festsetzung 9.2 (nunmehr Nummer 8.2) eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 3. Januar 2025.

Als betroffene Öffentlichkeit wurde die Grundstückseigentümerin erneut beteiligt.

21.1 Inhalt der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatte die Stellungnahme folgenden Inhalt:

➤ Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)

Die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. hat keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.2.

21.2 Ergebnis der Auswertung

Die eingegangene Stellungnahme vom 20. Dezember 2024 wurde ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

➤ Grundstückseigentümerin (Urbane Mitte Besitz S.à r.l.)

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Urbane Mitte Besitz S.à r.l. keine Einwände gegen die Änderung der textlichen Festsetzung 8.2 hat.

21.3 Änderung und Ergänzung des Bebauungsplans

Es sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

VI. Textliche Festsetzungen

1 Art der baulichen Nutzung

- TF 1.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss zulässig, großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 1 und Abs. 9 BauNVO)
- TF 1.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)
- TF 1.3 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO)
- TF 1.4 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die in § 7 Abs. 2 Nr. 5 Baunutzungsverordnung genannte Nutzung nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO)
- TF 1.5 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 1 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)
- TF 1.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 BauNVO)
- TF 1.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO)
- TF 1.8 Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und
im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO)

2 Maß der baulichen Nutzung

- TF 2.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Dachterrassen sowie transparente Geländer über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)

- TF 2.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können Werbeanlagen bis zu einer Höhe von 2 m über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)
- TF 2.3 Im Kerngebiet MK 6 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b Solaranlagen über der zulässigen Gebäudeoberkante ausnahmsweise zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)
- TF 2.4 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 können in der Fläche 6a-6i-6f-6h-6a und im Kerngebiet MK 7 in der Fläche 7b-7c-7d-7e-7b im Einzelfall ausnahmsweise einzelne technische Aufbauten wie Schornsteine, Anlagen zur Gebäudereinigung, Ansaug- und Abluftrohre sowie Antennen über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden, wenn sie in einem Winkel von maximal 68° hinter die Baugrenze zurücktreten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO)
- TF 2.5 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird als zulässige Grundfläche die in der Hauptzeichnung und in der Nebenzeichnung 1 festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 Nr. 1 und Abs. 3 Nr. 1 BauNVO)
- TF 2.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 5 BauNVO und § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO)
- TF 2.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von baulichen Anlagen, die gemäß textlicher Festsetzung 3.1 zulässig sind, ausnahmsweise überschritten werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 6 BauNVO)
- TF 2.8 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO)

3 Bauweise, überbaubare Grundstücksflächen

- TF 3.1 Im Kerngebiet MK 6 an der Fassade 6f-6g und im Kerngebiet MK 7 an den Fassaden 7c-7d und 7d-7e kann zwischen dem 1. und 2. Vollgeschoss unter Einhaltung einer lichten Höhe von mindestens 4 m über dem darunter liegenden Gelände ein Vortreten von stützenfreien bis zu 6 m breiten Vordächern bis zu 3 m vor die Baugrenze ausnahmsweise zugelassen werden.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO)

4 Flächen für Nebenanlagen

TF 4.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Nebenanlagen und Einrichtungen im Sinne von § 14 Abs. 1 Baunutzungsverordnung nur ausnahmsweise zulässig.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 und § 14 Abs. 1 Satz 3 BauNVO)

TF 4.2 Zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie entlang der Linie zwischen den Punkten a-b-c-d-e sind Grundstückseinfriedungen nicht zulässig.

(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 14 Abs. 1 BauNVO)

5 Flächen für Stellplätze und Garagen mit ihren Einfahrten

TF 5.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 BauNVO)

6 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen

TF 6.1 Die Fläche A-B-C-D-E-F-G-H-I-J-K-L-M-N-O-P-Q-R-S-T-U-V-W-X-A ist mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit, die Fläche A-B-C-W-X-A ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin zu belasten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

TF 6.2 Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

7 Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

TF 7.1 Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL schwefelarm sind.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 23 a) BauGB)

TF 7.2 Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB)

8 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

TF 8.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 3 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm zu pflanzen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.

(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 8.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 272 m² der nicht überbaubaren und nicht unterbaubaren Grundstücksfläche mit Bodenanschluss gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 8.3 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind mindestens 130 m² der nicht überbaubaren Grundstücksfläche gärtnerisch anzulegen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

TF 8.4 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 25 a) BauGB)

9 Gestaltungsfestsetzungen

TF 9.1 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Dächer als Flachdächer auszubilden. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dächer der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB)

TF 9.2 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 dürfen die obersten Geschosse nicht gegenüber den Außenwänden des darunterliegenden Geschosses zurückgesetzt werden.
(§ 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB)

VII. Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Planfeststellung

Im Plangebiet liegen unterirdische gewidmete Bahnanlagen (S-Bahntunnel S1, S2, S25). Die Flächen unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt.

Einteilung der Straßenverkehrsfläche

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.
(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

Außerkräfttreten des bestehenden Planungsrechts

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

Städtebaulicher Vertrag

Zu diesem Bebauungsplan gehört ein städtebaulicher Vertrag.

B Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), die zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 20. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 394) geändert worden ist.

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999, die zuletzt durch Gesetz vom 14. Oktober 2022 (GVBl. S. 578) geändert worden ist.

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786),

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung – PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I S. 1057) geändert worden ist.

Hinweis zur Baunutzungsverordnung:

Die Baunutzungsverordnung wurde mit dem Baulandmobilisierungsgesetz, d.h. durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802), geändert. Die neue Fassung enthält folgende Überleitungsvorschrift:

§ 25e Überleitungsvorschrift aus Anlass des Gesetzes zur Mobilisierung von Bauland

Ist der Entwurf eines Bauleitplans vor dem 23. Juni 2021 nach § 3 Absatz 2 des Baugesetzbuchs oder nach dem Planungssicherstellungsgesetz öffentlich ausgelegt worden, ist auf ihn diese Verordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden. ...

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 das erste Mal öffentlich ausgelegen und von daher ist hier die Baunutzungsverordnung in der bis zum 23. Juni 2021 geltenden Fassung anzuwenden.

Die Baunutzungsverordnung wurde durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6) erneut geändert. § 25e BauNVO gilt weiterhin.

Berlin, den

Gezeichnet

ANLAGEN

Anlage 1 – Abstandsflächenpläne

Zu dem Bebauungsplan gehören drei Abstandsflächenpläne⁴⁹, die gemeinsam mit der Planzeichnung und dem Plan mit dem Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten (Anlage 2) der Begründung beigelegt werden.

Nr.	Plantitel	Themen
1.1	Abstandsflächenplan - Grenzüberschreitung	• Abstandsflächenüberschreitung auf öffentlichen Verkehrs-, bzw. Grünflächen • Abstandsflächenüberschreitung über Grenze
1.2	Abstandsflächenplan - Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes	• Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg • Abstandsflächenüberschreitung kein Eckprivileg • Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg, Grenzüberschreitung • Abstandsflächenüberschreitung fiktiv
1.3	Abstandsflächenplan - Überdeckung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand	• Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf eigenem Grundstück • Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf fremdem Grundstück (ohne Widmung Verkehrs-/ Grünfläche)

⁴⁹ Abstandsflächenpläne, Zech-Ruth-Blasius (ÖbVI), 04.01.2023

Anlage 2 – Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn

Konzept zur Verlegung von Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn

1.1 Anlass / Erforderlichkeit

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde, liegen Rettungsplatzzufahrten und ein Rettungsplatz der Deutschen Bahn. Sie sind Teil der Planfeststellung für die Fernbahn (Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin vom 12. September 1995) und dienen der Erschließung bei einem Brand- und Katastrophenfall im Eisenbahntunnel. Über die Rettungsplatzzufahrten werden die Rettungsplätze Mitte (außerhalb der ‚Urbanen Mitte‘ im Park am Gleisdreieck - Westpark gelegen) und Süd (westlich von Kerngebiet MK 6 im Bebauungsplan VI-140caa gelegen) erschlossen.

Das städtebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' überplant einen Großteil der planfestgestellten Rettungsplatzzufahrten. Vor Festsetzung der städtebaulichen Planung im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) müssen die bestehenden überplanten Rettungsplatzzufahrten zunächst planungsrechtlich verlegt werden. Dazu ist eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Welches genaue Verfahren dabei anzuwenden ist, ist eine Entscheidung des Eisenbahn-Bundesamts. Ergänzend muss das Fahrrecht für die Deutsche Bahn über eine Dienstbarkeit gesichert werden. Der im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegende Rettungsplatz Süd wird weder in Lage noch Umfang verändert.

1.2 Konzept

Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten beruht auf dem Erfordernis, bestehende Trassen in die Freiräume der 'Urbanen Mitte' zu verlagern unter Berücksichtigung der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts.

1.2.1 Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts

In der Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln" des Eisenbahn-Bundesamts werden unter Punkt 2.6 Rettungsplätze und -zufahrten folgende für die Neukonzeption der Rettungsplatzzufahrten relevanten Anforderungen benannt:

- *Zufahrten und Rettungsplätze müssen*
 - *planfestgestellt,*
 - *dinglich gesichert und*
 - *in eine straßenverkehrsrechtliche Zugangsregelung einbezogen werden.*
- *Zu- und Abfahrt zu einem Rettungsplatz sind getrennt zu führen.*
- *Ist dies in Ausnahmefällen nicht möglich, ist ein Begegnungsverkehr mit Kraftfahrzeugen mit 2,50 m Breite zu gewährleisten.*
- *Bei Begegnungsverkehr mit Ausweichstellen sind diese derart anzuordnen, dass ein Sichtkontakt zwischen den Ausweichstellen gewährleistet ist.*

- *Bei Anbindung von Rettungsplätzen über Stichstraßen müssen die Rettungsplätze für das Wenden von Kraftfahrzeugen geeignet sein.*
- *Zufahrten müssen nach DIN 14090 ausreichend befestigt sein und in der Geraden eine Breite von mindestens 3,0 m aufweisen. Krümmungen sind angemessen zu verbreitern.*

Diese Anforderungen wurden bei dem Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten berücksichtigt.

1.2.2 Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten

Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Mitte

Grundsätzlich bleibt die kombinierte Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Mitte in dem Bereich bestehen, in dem sie sich heute auch befindet, d.h. sie verläuft von der Schöneberger / Luckenwalder Straße zum bestehenden Anschlusspunkt in den Park am Gleisdreieck. Da im städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in der bestehenden Trasse die Tiefgaragenzufahrten geplant sind, soll die neue Trasse weiter nach Süden an den Baukörper im Kerngebiet MK 1 herangerückt werden. Die geplante Rettungsplatzzu- und -abfahrt soll eine Breite von 6 m erhalten.

Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd

Der Rettungsplatz Süd wird im Bestand ebenfalls über eine kombinierte Zu- und Abfahrt von der Schöneberger / Luckenwalder Straße erschlossen. Diese Trasse soll größtenteils überbaut und daher verlegt werden. Als Ersatz sind zwei neue Trassen vorgesehen:

- Rettungsplatzzufahrt in 4 m Breite über die geplante sogenannte Hofpromenade (Nord-Süd-Achse zwischen geplantem S-Bahnviadukt und bestehendem U-Bahnviadukt) bis zum Radfernweg und von dort zum Rettungsplatz Süd mit Abfahrt über die verlängerte Trebbiner Straße (oder in umgekehrte Richtung)
- Rettungsplatzzu- und -abfahrt in 6 m Breite über die verlängerte Trebbiner Straße und Verschwenk nördlich von Turm 6 (MK 6) bis zum Rettungsplatz Süd

Bei der Neutrassierung wurden erforderliche Aufweitungen in den Kurvenbereichen berücksichtigt.

Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten ist im Plan "Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB" dargestellt, der dieser Begründung beigelegt ist.

Im ersten Halbjahr 2022 wurde das Konzept mit geringfügigen Anpassungen detaillierter ausgearbeitet und die Genehmigungsplanung zur Beantragung beim Eisenbahn-Bundesamt erstellt.

1.2.3 Sicherung der Erschließung der Rettungsplätze während der Bauphase

Die Erschließung der Rettungsplätze muss auch während der Bauphase jederzeit gewährleistet werden. Folgender Bauablauf ist geplant:

1. Es ist vorgesehen, zunächst den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festzusetzen und die südlichen Baufelder 6 (MK 6) und 7 (MK 7) zu realisieren. Während dieser Zeit bleiben die Rettungsplatzzufahrten in der bestehenden Form erhalten.
2. Nach Fertigstellung der Bebauung in den Baufeldern 6 (MK 6) und 7 (MK 7) wird die private Trebbiner Straße mit 6 m Fahrbahnbreite abschließend hergestellt. Von diesem Zeitpunkt an wird der Rettungsplatz Süd über die Trebbiner Straße erschlossen.
3. Nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) werden schrittweise die Baufelder 1 (MK 1) bis 5 (MK 5) entwickelt. Während des Baus wird der

Rettungsplatz Mitte über die bestehende Rettungsplatzzufahrt erschlossen, der Rettungsplatz Süd über die Trebbiner Straße.

4. Nach Fertigstellung der Bebauung in den Baufeldern 1 (MK 1) bis 5 (MK 5) wird die sogenannte Hofpromenade abschließend hergestellt. Von diesem Zeitpunkt an kann die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd auch über die Hofpromade und die Abfahrt über die Trebbiner Straße erfolgen (oder umgekehrt).

Bei diesem Bauablauf sind die Rettungsplätze auch während der Bauphase der ‚Urbanen Mitte‘ jederzeit erschlossen.

1.2.4 Abstimmung / Prüfung und planungsrechtliche Sicherung

Das Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten wurde mit der Feuerwehr (Berliner Feuerwehr, Direktion West, FB 1, Sachgebiet Verkehrsanlagen) abgestimmt.

Die Genehmigungsplanung zur Beantragung der Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten wurde im ersten Halbjahr 2022 von einem externen Ingenieurbüro erstellt und danach bei der Deutschen Bahn geprüft. Am 02.02.2023 hat die Deutsche Bahn die Antragsunterlagen zur 34. Planänderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht. Das Eisenbahn-Bundesamt legt das Verfahren für die Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten fest und führt das Verfahren (z.B. ein Plangenehmigungsverfahren) durch.

Mit Planänderungsbescheid zur 34. Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 12.09.1995, Az. 1031.1021 Pap/43 für das Vorhaben „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ des EBA vom 10.01.2024 wurden die Rettungsplatzzufahrten im Bereich des Gleisdreiecks antragsgemäß geändert. Unter nachrichtlicher Übernahme wird auf die planfestgestellte Fläche im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hingewiesen.

Nach Planfeststellung sind die neuen Trassen zusätzlich über Dienstbarkeiten zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

Die planfestgestellten Trassen werden nachrichtlich auch in den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) übernommen.

1.2.5 Inhaltliche Verknüpfung mit den Bebauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen keine planfestgestellten Rettungsplatzzufahrten. Allerdings soll hier in einem vom Bebauungsplan völlig losgelösten eigenen Verfahren eine neue Rettungsplatzzu- und -abfahrt planfestgestellt werden. Es ist vorgesehen, insbesondere auf der verlängerten Trebbiner Straße Verkehre zu bündeln. Über die Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche und in Verlängerung eines festzusetzenden Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit wird die geplante Trasse für die Rettungsplatzzufahrt von Bebauung freigehalten und die Voraussetzungen für die Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrt geschaffen. Da im Plangebiet im Bestand keine planfestgestellten und zu verlegenden Rettungsplatzzufahrten liegen, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten zur Änderung der bestehenden Planfeststellung erforderlich.

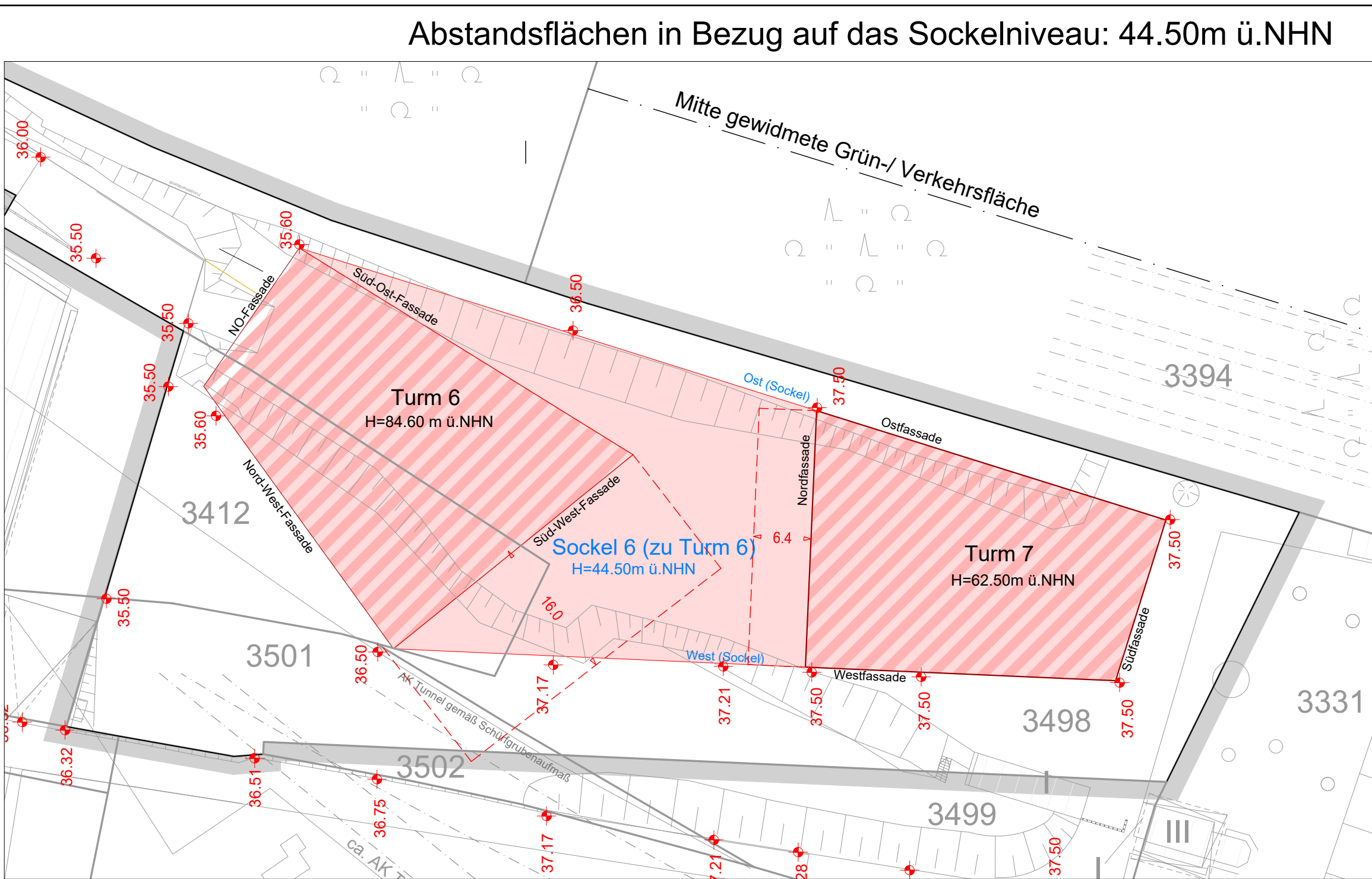
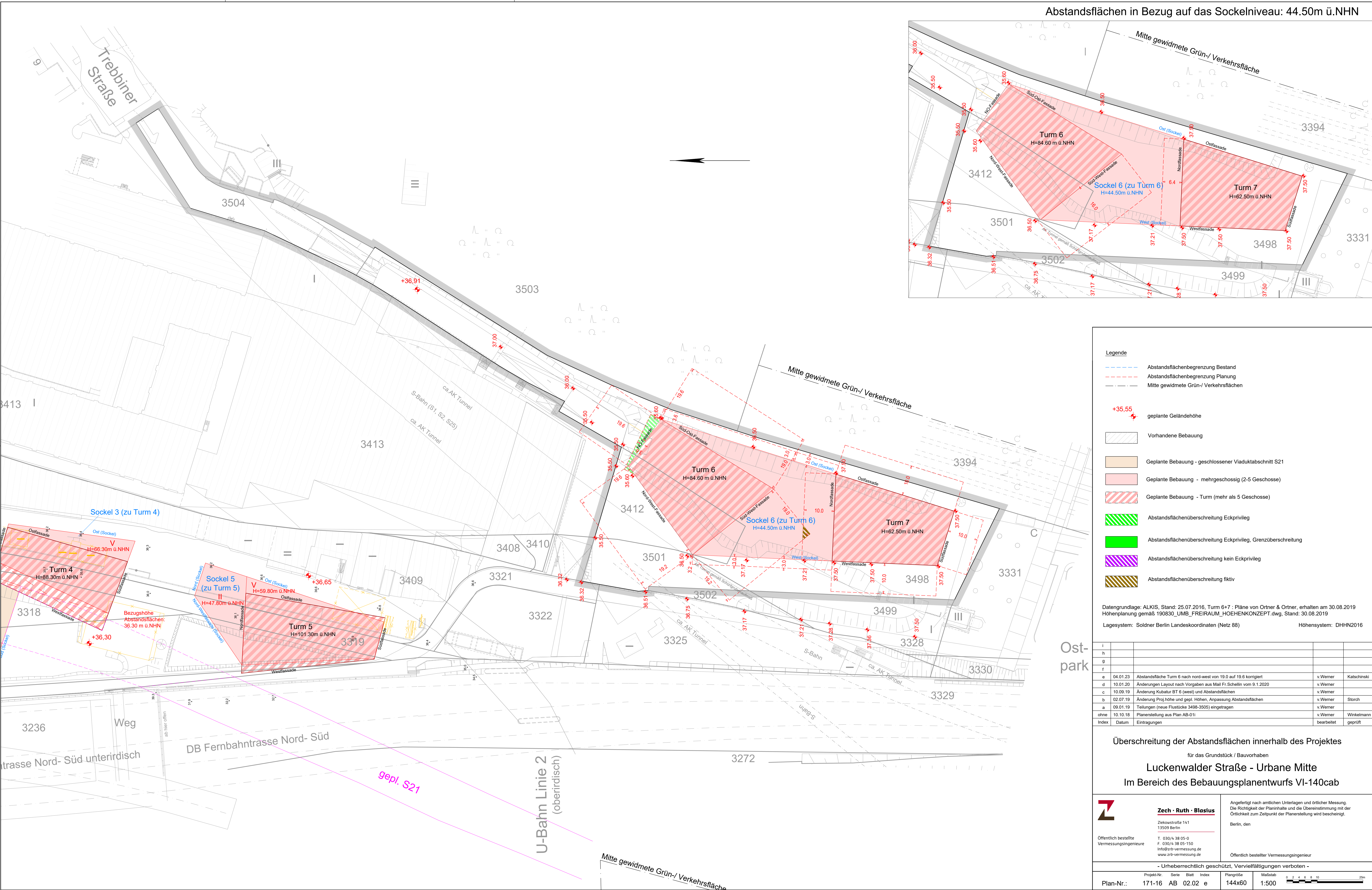
Voraussetzung für die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)

Die Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist eine

Voraussetzung für die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), die auf den bestehenden planfestgestellten Rettungsplatzzufahrten liegen.

Anlage 1.1 Abstandsflächenplan - Grenzüberschreitung

Anlage 1.2 Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes



Legende

- Abstandsflächenbegrenzung Bestand
- Abstandsflächenbegrenzung Planung
- Mitte gewidmete Grün-/ Verkehrsflächen

+35,55 geplante Geländehöhe

Vorhandene Bebauung

Geplante Bebauung - geschlossener Viaduktabschnitt S21

Geplante Bebauung - mehrgeschossig (2-5 Geschosse)

Geplante Bebauung - Turm (mehr als 5 Geschosse)

Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg

Abstandsflächenüberschreitung Eckprivileg, Grenzüberschreitung

Abstandsflächenüberschreitung kein Eckprivileg

Abstandsflächenüberschreitung fiktiv

Datengrundlage: ALKIS, Stand: 25.07.2016, Turm 6+7 : Pläne von Ortnr & Ortnr, erhalten am 30.08.2019
Höhenplanung gemäß 190830_UMB_FREIRAUM_HOEHENKONZEPT.dwg, Stand: 30.08.2019

Lagesystem: Soldner Berlin Landeskoordinaten (Netz 88) Höhensystem: DHHN2016

i					
h					
g					
f					
e	04.01.23	Abstandsfläche Turm 6 nach nord-west von 19,0 auf 19,6 korrigiert		v.Werner	Katschinski
d	10.01.20	Änderungen Layout nach Vorgaben aus Mail Fr.Schellin vom 9.1.2020		v.Werner	
c	10.09.19	Änderung Kubatur BT 6 (west) und Abstandsflächen		v.Werner	
d	10.09.19	Änderung Proj.höhe und gepl. Höhen, Anpassung Abstandsflächen		v.Werner	Storch
b	02.07.19	Teilungen (neue Flurstücke 3498-3505) eingetragen		v.Werner	
a	09.01.19	Planerstellung aus Plan AB-01		v.Werner	Winkelmann
ohne	10.10.18	Eintragungen		bearbeitet	geprüft

Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes

für das Grundstück / Bauvorhaben

Luckenwalder Straße - Urbane Mitte

Im Bereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab

Zech · Ruth · Blasius

Ziekowstraße 141
13509 Berlin

T. 030/4 38 05-0
F. 030/4 38 05-150
Info@zrb-vermessung.de
www.zrb-vermessung.de

Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure

Angfertigt nach amtlichen Unterlagen und örtlicher Messung. Die Richtigkeit der Planinhalte und die Übereinstimmung mit der Örtlichkeit zum Zeitpunkt der Planerstellung wird bescheinigt.

Berlin, den

Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

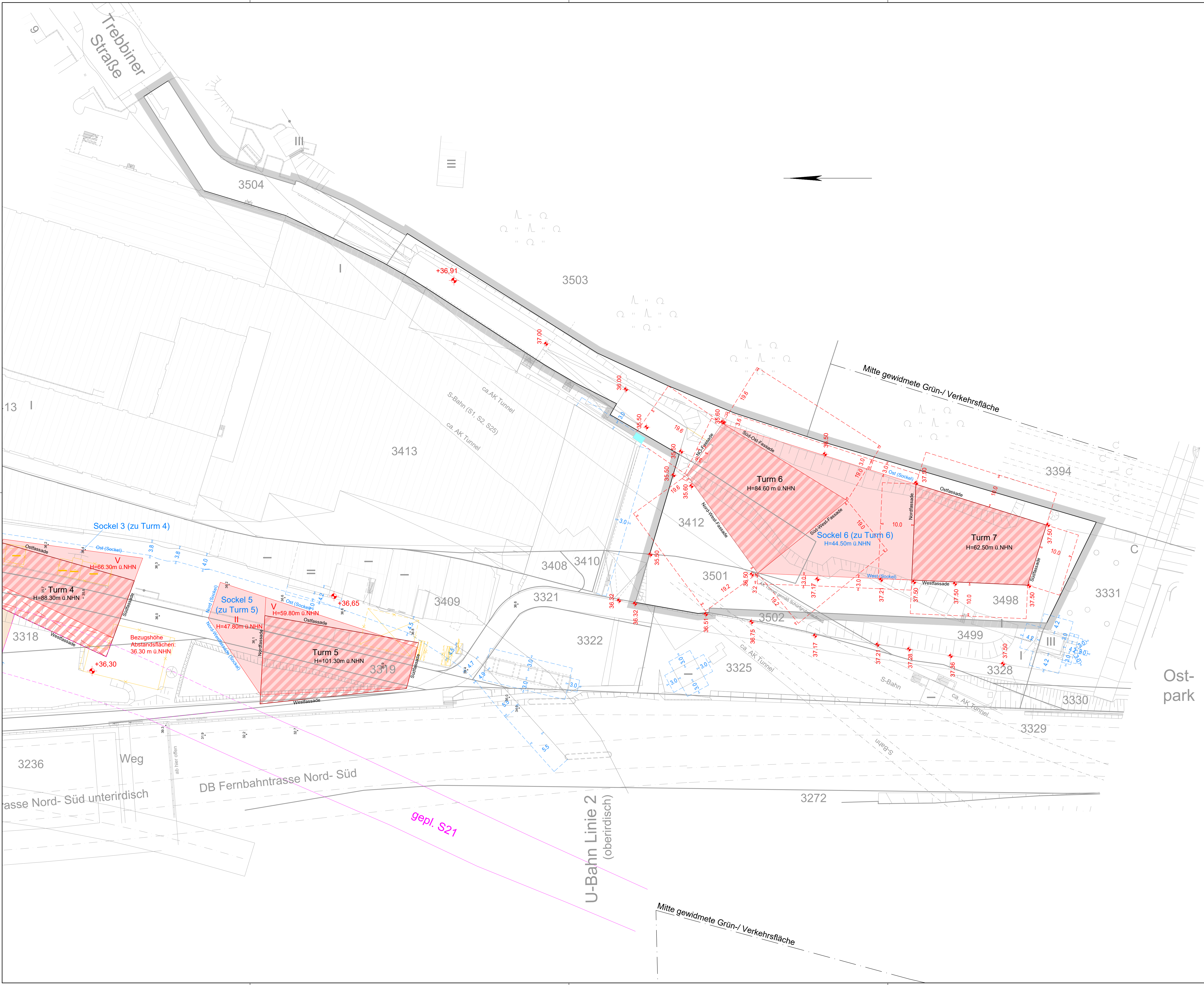
- Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigungen verboten -

Projekt-Nr.	Serie	Blatt	Index	Plangröße	Maßstab
171-16	AB	02.02	e	144x60	1:500

Plan-Nr.: 171-16 AB 02.02 e

Datenname: Z:\Auftrag\16101-200171 Urbane Mitte\ACAD\AB-02e(scd).dwg Layoutname: 02.02 Abstand.Projekt

Anlage 1.3 Überdeckung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand



Legende

- Abstandsflächenbegrenzung Bestand
- Abstandsflächenbegrenzung Planung
- Mitte gewidmete Grün-/ Verkehrsflächen
- geplante Geländehöhe
- Vorhandene Bebauung
- Geplante Bebauung - geschlossener Viaduktabschnitt S21
- Geplante Bebauung - mehrgeschossig (2-5 Geschosse)
- Geplante Bebauung - Turm (mehr als 5 Geschosse)
- Abstandsflächenüberschreitung - Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen oder Bestandsgebäuden auf fremden Grundstück (ohne Widmung Verkehrs-/ Grünfläche)

Datengrundlage: ALKIS, Stand: 25.07.2016, Turm 6+7: Pläne von Ortnr & Ortnr, erhalten am 30.08.2019
Höhenplanung gemäß 190830_UMB_FREIRAUM_HOEHENKONZEPT.dwg, Stand: 30.08.2019
Lagesystem: Soldner Berlin Landeskoordinaten (Netz 88) Höhensystem: DHHN2016

i					
h					
g					
f					
e	04.01.23	Abstandsfläche Turm 6 nach nord-west von 19.0 auf 19.6 korrigiert	v.Werner	Katschinski	
d	10.01.20	Änderungen Layout nach Vorgaben aus Mail Fr.Schellin vom 9.1.2020	v.Werner		
c	10.09.19	Änderung Kubatur BT 6 (west) und Abstandsflächen	v.Werner		
b	02.07.19	Änderung Proj.höhe und gepl. Höhen, Anpassung Abstandsflächen	v.Werner	Storch	
a	09.01.19	Teilungen (neue Flurstücke 3498-3505) eingetragen	v.Werner		
ohne	10.10.18	Planerstellung aus Plan AB-011	v.Werner	Winkelmann	
Index	Datum	Eintragungen	bearbeitet	geprüft	

Überdeckung der Abstandsflächen des Projektes mit dem Bestand
für das Grundstück / Bauvorhaben

Luckenwalder Straße - Urbane Mitte
Im Bereich des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab

Zech · Ruth · Blasius
Ziekowstraße 141
13509 Berlin
T: 030/4 38 05-0
F: 030/4 38 05-150
Info@zrb-vermessung.de
www.zrb-vermessung.de

Angefertigt nach amtlichen Unterlagen und örtlicher Messung.
Die Richtigkeit der Planinhalte und die Übereinstimmung mit der
Örtlichkeit zum Zeitpunkt der Planerstellung wird bescheinigt.

Berlin, den

Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

- Urheberrechtlich geschützt, Vervielfältigungen verboten -

Projekt-Nr.	Serie	Blatt	Index	Plangröße	Maßstab
171-16	AB	02.03	e	144x60	1:500

Plan-Nr.: 171-16 AB 02.03 e

Datenname: Z:\Auftrag\16\01-200\171 Urbane Mitte\ACAD\AB-02\psd.dwg Layoutname: 02.03 Bestand

Anlage 2. Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB

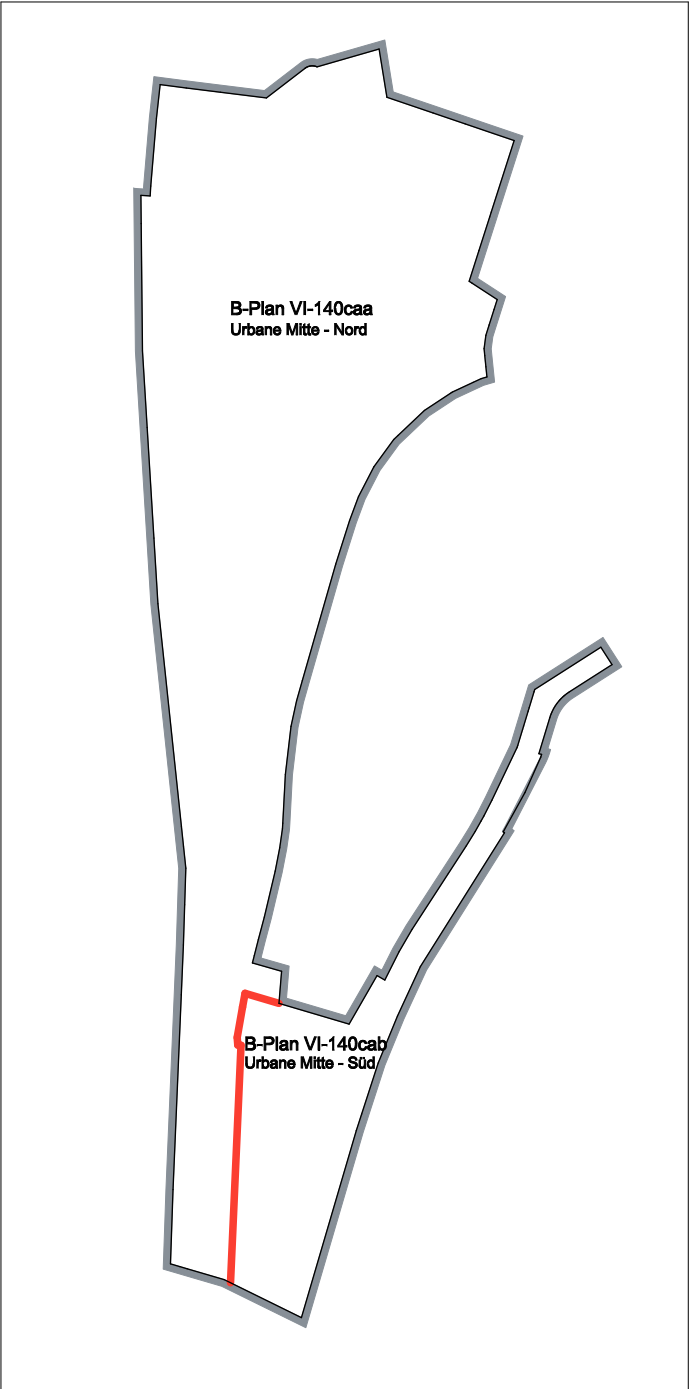
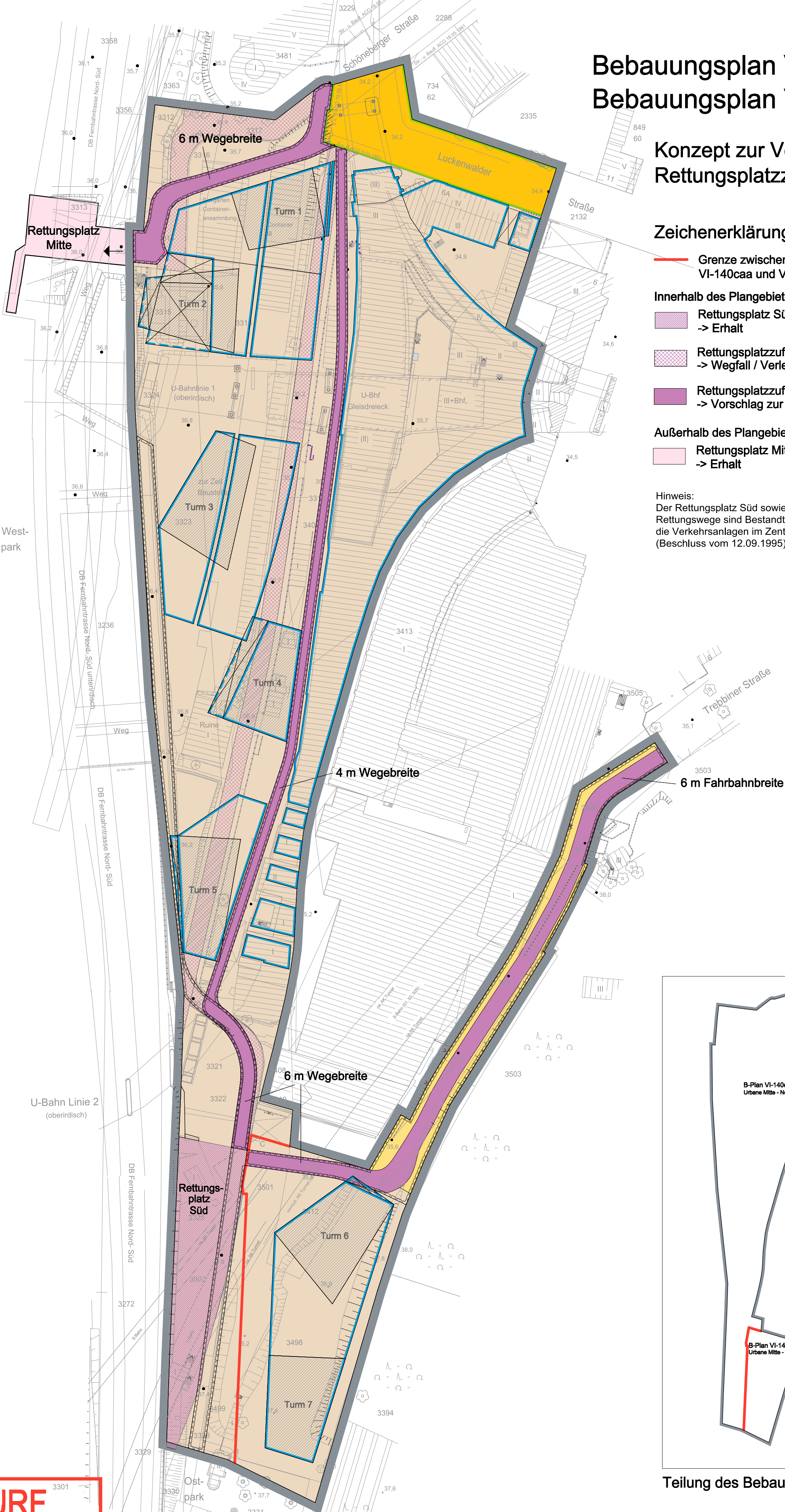
Bebauungsplan VI-140caa
Bebauungsplan VI-140cab

Konzept zur Verlegung der
Rettungsplatzzufahrten DB

Zeichenerklärung

- Grenze zwischen den Bebauungsplänen
VI-140caa und VI-140cab
- Innerhalb des Plangebietes
 - Rettungsplatz Süd - Bestand
-> Erhalt
 - Rettungsplatzzufahrt - Bestand
-> Wegfall / Verlegung erforderlich
 - Rettungsplatzzufahrt - Konzept
-> Vorschlag zur Verlegung
- Außerhalb des Plangebietes
 - Rettungsplatz Mitte - Bestand
-> Erhalt

Hinweis:
Der Rettungsplatz Süd sowie die bestehenden
Rettungswege sind Bestandteil der Planfeststellung für
die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin
(Beschluss vom 12.09.1995)



Teilung des Bebauungsplans VI-140ca

ENTWURF
Noch nicht rechtsverbindlich!

Bebauungsplanentwurf VI-140ca

Anlage 1

Auswertung, Abwägung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 09. November 2017 wurden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 16. August 2017, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31. Dezember 2017. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn ist am 19.04.2018 eingegangen.

Insgesamt wurden 64 Stellen beteiligt.

Die im Folgenden aufgeführten 25 Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – II A Städtebauliche Projekte
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – IV S 1
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – III B1 Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – III C Freiraumplanung und Stadtgrün
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – IV C 32
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – VLB Verkehrslenkung Berlin
- Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie – IV D
- Senatsverwaltung für Kultur und Europa – V A
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg ArbBüDGesSoz – Amt für Soziales
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg BauPlanFM – Straßen- und Grünflächenamt
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg BauPlanFM – FB Bauaufsicht - untere Denkmalschutzbehörde -
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg BauPlanFM – FB Vermessung
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg FinUmKuWbi – FB Naturschutz
- BA-Friedrichshain-Kreuzberg WiOrdSchulSp – Schul- und Sportamt
- Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH
- Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn – Aktiengesellschaft (NME)
- Niederbarnimer Eisenbahn AG – NEB
- Osthavelländische Eisenbahn AG
- Airdata AG

- Diagnostikum Berlin
- DNS:NET Internet Service GmbH
- E-Plus Mobilfunk GmbH
- QSC AG
- Handwerkskammer Berlin
- Industrie- und Handelskammer zu Berlin

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

▪ Die Planung ist hinsichtlich ihrer Radarverträglichkeit zu prüfen.	11
Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL	26
SenSW IA / IB (Stadtentwicklungsplanung / Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)	26
SenSW Wohnungsbauleitstelle	32
SenSW Z MI 14 (Ministerielle Grundsatzangelegenheiten)	32
SenUVK I C (Lärm)	34
SenUVK II D (Wasserbehörde)	37
SenUVK IV E (Luftrecht / Radar)	42
SenUVK IV E (Technische Aufsichtsbehörde)	43
SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr)	44
SenUVK V OI 12 (Tiefbau)	61
Landesdenkmalamt Berlin LDA	63
Senatsverwaltung für Finanzen	67
Senatsverwaltung für Inneres und Sport IV C	69
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betrieb	71
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi	72
BA FK, Bau- und Wohnungsaufsicht	72
BA FK, Abteilung Finanzen	78
BA FK, Immobilienverwaltung	79
BA FK, Umwelt- und Naturschutzamt	79
BA Mitte StadtSozGes, Stadtentwicklungsamt	87
BA Tempelhof-Schöneberg StadtBau, Stadtentwicklungsamt	87
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	89
Eisenbahn-Bundesamt	90
Deutsche Bahn AG / DB Immobilien	96
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Zentrale Leitungsverwaltung	106
Berliner Feuerwehr	107
Berliner Stadtreinigung (BSR)	109
Berliner Wasserbetriebe (BWB)	113
IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin	114
NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	115

Vattenfall Europe Business Services GmbH	118
Vodafone GmbH ehem. Arcor	119
50Hertz Transmission GmbH	120
Bundesnetzagentur	121
Landkreis Teltow-Fläming	122
LAN-COM-East GmbH	122
Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	124
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	125
BTB Blockheizkraftwerksträger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin	126
Vattenfall Europe Wärme AG	126

Die Texte der Stellungnahmen im Abwägungstext basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Die Ausführungen zum Landesentwicklungsplan sind zu aktualisieren.

Ableitbarkeit aus dem Flächennutzungsplan (FNP)

Die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² entsprechen nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte entsprechen gemäß AV FNP

Städtebauliches Konzept

Denkmalschutz

Die begleitende und in geringem Abstand stehende hohe Bebauung in MK 1, MK 4 und MK5 westlich des U-Bahnhofs bedrängen das Baudenkmal. Die eigenständige stadtbildprägende Wirkung der historischen Hochbahn am Gleisdreieck ist erlebbar zu halten.

Art der baulichen Nutzung

Einzelhandel

- Im Plangebiet sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen nach Grundsatz 4.8 LEP B-B zulässig.
- Das Plangebiet liegt außerhalb eines städtischen Kernbereichs des LEP B-B und außerhalb der mit dem Symbol Einzelhandelskonzentration dargestellten städtischen Zentren des FNP. Gemäß bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept ist es kein zentraler Versorgungsbereich. Die Zulässigkeit großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelseinrichtungen widerspricht den Vorgaben.
- Das Ziel ist gefährdet, die umliegenden städtischen Zentren zu sichern und zu stärken, wie z.B. das Ortsteilzentrum Potsdamer Straße. Eine Überarbeitung des bezirklichen Zentrenkonzeptes muss in diesem Zusammenhang darlegen, wie die nachbarbezirklichen Belange berücksichtigt werden.

Es wird folgendes gefordert:

- o Entwicklung einer tragfähigen und verträglichen Einzelhandelsstruktur
- o Anpassung des Einzelhandelskonzepts und der entsprechenden Festsetzungen
- o Überarbeitung der planerischen Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen
- o Sortimentssteuerung für großflächige zentrenrelevante Einzelhandelseinrichtungen

Unter Berücksichtigung

- o des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept,
- o den für Berlin und für den Bezirk geltenden Ansiedlungsregeln sowie
- o des im Nov. 2017 im Auftrag des Bezirksamtes erarbeitete „Kurzgutachten zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Rahmen des Projekts 'Urbane Mitte' am Gleisdreieck“

- Durch die sachgerechte Berücksichtigung dieser ergänzenden Konzepte bzw. Untersuchungen kann voraussichtlich auch der Widerspruch zum StEP Zentren 3 ausgeräumt werden.

Bordelle

Die Zulässigkeit von Bordellen und bordellartigen Betrieben ist einzuschränken.

Sportinfrastruktur

Hinweis zur Prüfung, inwiefern im Plangebiet die Sportinfrastrukturnachfrage von Vereinen gedeckt werden kann.

Überbaubare Grundstücksflächen / vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

- Abstandsflächen können aus bauordnungsrechtlicher Sicht auf Nachbargrundstücke fallen, wenn eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer vorliegt.
- Bei den Abstandsflächenüberschreitungen zu den Verkehrsflächen von DB und BVG ist die Zustimmung dieser Verkehrsträger erforderlich.
- Die Abstandsflächenüberschreitungen bzw. Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen und Bestandsgebäuden werden insbesondere im Bereich der vorhandenen BVG-Bebauung aus bauordnungsrechtlicher Sicht als problematisch angesehen. Die Nutzungen sind so einzuschränken, dass sie den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BauOBl n entsprechen, d.h. keine tageslichtsensiblen Nutzungen vorhanden sind.
- Im B-Plan wird geregelt, dass eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonfliktes im Baugenehmigungsverfahren gelöst werden soll. Es wird gefordert, die ausnahmsweise Zulässigkeit von Nutzungen in einen Nutzungsausschluss zu ändern, um nur auf dem Befreiungswege zu genehmigen.
- Abstandsflächen für Geländer auf Dachterrassen und an Balkonen werden unabhängig von der Transparenz und Ausgestaltung der Brüstungen abstandsflächenrechtlich so gesehen, als ob es sich um Außenwände handelt, obere Bezugshöhe ist Oberkante Geländer. Hier besteht Korrekturbedarf der textlichen Festsetzung.

Verkehr

Erschließung des Plangebiets / Anschluss an die Trebbiner Straße

Um den Anschluss des Plangebiets an die Trebbiner Straße herzustellen, ist es erforderlich, die Trasse über ein landeseigenes Grundstück (SILB) zu führen, das derzeit vom DTM genutzt wird. Die Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) hat die Zustimmung zur geplanten Festsetzung einer privaten Straßenverkehrsfläche unter bestimmten Voraussetzungen in Aussicht gestellt.

Es ist eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der BIM abzuschließen, in der sämtliche aus der Herstellung der privaten Verkehrsfläche resultierenden Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Grundstück Trebbiner Str.9 geregelt werden.

Verkehrsprognose

- Das Prognosemodell 2030 des Verkehrsmodells des Landes Berlin ist zu verwenden.
- Im Rahmen der Abschätzung zukünftiger Verkehre muss auch eine Auseinandersetzung mit benachbarten Entwicklungen (wie Areal Postcheckamt und Erweiterung DTM) erfolgen.
- Die verwendeten Werte zum Lkw- und Schwerverkehr sind zu prüfen.
- Ein Verbundeffekt von 50 % für Kunden von Einzelhandelseinrichtungen erscheint zu hoch.
- Der angesetzte hohe Anteil an ÖPNV-Nutzern erscheint zu hoch.

Knotenpunkte

- Es werden belastbare Aussagen zu den Rückstaulängen nach Ende der Freigabezeit gewünscht.
- Es sollten weitere Knotenpunkte in die Untersuchung einbezogen werden.
- Die ermittelten Qualitätsstufen von E und F an den Knoten Hallesches Ufer/ Tempelhofer Ufer erzielen nicht die für Berlin angestrebten Mindestqualitäten (mindestens D). Das ist vertiefter darzustellen.
- Die Entwicklung weiterer Bauprojekt im Umfeld sind zu berücksichtigen.
- Die Signalprogramme entsprechen nicht den derzeit gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin.
- Die erforderlichen Maßnahmen zum KP 1 sind zu ergänzen.
- Die Überarbeitung der verkehrlichen Untersuchung zu den Knotenpunkten ist mit der VLB abzustimmen.

Tiefgaragen / Kfz-Stellplätze

- Die unterirdischen Kfz-Verbindungen zwischen den Tiefgaragen sowie die Zu-/ Ausfahrtsrampen sollten in der Planzeichnung dargestellt werden.
- Es sollten so wenig Kfz-Stellplätze wie möglich vorgesehen werden.
- Es wird kritisch gesehen, dass 40% der Stellplätze außerhalb des Plangebiets (Parkhaus Gleisdreieck) vorgesehen sind.
- Es wird kritisch angemerkt, dass die Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl in den TG liegen.
- Die bauordnungsrechtlich erforderliche Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl sollten festgesetzt werden.

Lieferverkehr

- Die gemeinsamen Verkehrsflächen für Fußgänger und Lieferverkehr führen zu Konflikten.
- Es besteht die Gefahr, dass auch Kleintransporter das attraktivere oberirdische Angebot in Anspruch nehmen.
- Es sollten Bereiche für Lieferprozesse vorgesehen werden, die außerhalb der Lieferzeiten vom Fuß- und Radverkehr mitbenutzt werden können.

Rad- und Fußverkehr

- Es wird ein ausreichendes Rad- und Fußwegenetz gefordert.
- Es wird ein gesonderter Radweg im Bereich der Hofpromenade gefordert.
- Bei der geplanten Verbreiterung des Radfernwegs sind die förderrechtlichen Auswirkungen zu prüfen.
- Es wird die Berücksichtigung der erforderlichen Flächen für öffentliche Fahrrad-Abstellanlagen beim S- und beim U-Bahnhof gefordert.
- Forderung der Klarstellung folgendes Begriffes in der Begründung: im B-Plan werden keine „öffentlichen“ Geh- und Radwege festgesetzt, sondern Privatwege mit geplanter Festsetzung von Nutzungsrechten zugunsten der Allgemeinheit.

Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION

Die geänderte Feuerwehru- und umfahrt der STATION ist vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten.

ÖPNV / Planfeststellungen bzw. gewidmete Bahnflächen**U-Bahn / BVG**

- Die Verhandlungen zur Sicherung der betriebsnotwendigen Flächen mittels Dienstbarkeiten sind weiterzuführen.
- Es ist eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen dem Entwicklungsträger und der BVG abzuschließen.
- In der Planzeichnung ist die Fläche "Kerngebiet in Überlagerung mit Bahnfläche" durch weitere Horizontalschnitte eindeutiger in Hinblick auf die Unterscheidung Kerngebiet - Bahnfläche darzustellen.
- Die Formulierung „Nachrichtliche Übernahme von planfestgestellten/ gewidmeten Bahnflächen“ ist nicht nachvollziehbar; „Nachrichtliche Übernahme von“ solle entfallen.

Geplante S21, 3. BA/ DB

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) stimmt dem B-Plan aus folgenden Gründen nicht zu:

- Große Teile der überplanten Grundstücksflächen unterliegen der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung und sollen daher vorrangig eisenbahnspezifischen Nutzungen dienen.
- Inmitten des Plangebietes soll in den kommenden Jahren die „S21, Planabschnitt 3a“ planfestgestellt und realisiert werden.
- Im Plangebiet liegen in Betrieb befindliche Bahnanlagen, die der Service- und Notfallerschließung der viergleisigen Nord-Süd-Fernbahn dienen. Flächen, die der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegen, dürfen grundsätzlich nicht durch die kommunale Bauleitplanung überplant werden.
- Wenn den Planungsvorstellungen des Grundstückseigentümers von der DB Netz AG und dem EBA zugestimmt werde, geht der B-Plan davon aus, dass damit der Nachweis der Verträglichkeit mit dem Bahnvorhaben S21 erbracht sei. Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden.
- In der Regel werde sich die Vereinbarkeit eines B-Planes mit einem Bauvorhaben der Bahn erst dann verlässlich beurteilen lassen, wenn letzteres durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss genehmigt worden sei. Die Planfeststellung für das Vorhaben „S21, Planungsabschnitt 3a“ obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt.
- Das EBA hat im Rahmen der Planfeststellung diejenige Trassenvariante zu genehmigen, die unter Abwägung aller Betroffenen öffentlichen und privaten Belange die vorzugswürdigste ist. Auf einer nach wie vor bahngewidmeten Fläche könne das EBA daher nicht der Genehmigung bahnfremder Nutzungen zustimmen, durch die Vorfestlegungen, Zwangspunkte und generell Fakten geschaffen werden, die die Trassierung der anstehenden S-Bahnstrecke und die Lage und Dimensionierung des Bahnhofs Gleisdreieck im Vorgriff auf die Planfeststellung zementieren würden. Auch eine Vorab-Genehmigung von Teilen des Bahnhofs ohne Gleisanbindung wäre hier eine unzulässige Vorfestlegung der Trassenentscheidung für die S21.

Die Deutsche Bahn (DB) hat folgende Hinweise und Anmerkungen:

- Die S-Bahn-Anlagen müssten zusammen mit den Hochbauten geplant werden und zumindest Anteile der S-Bahn (insbesondere die ingenieurbautechnischen Anlagen) seien zusammen mit den Hochbauten auszuführen. Dies setze die Fertigstellung der Planung für den Neubau der S-Bahn bis einschließlich Leistungsphase 5 (HOAI) voraus.
- Der in der Begründung dargestellte Terminplan ist nicht mehr aktuell. Der Finanzierungsvertrag für die Planung der S21 (LP 1 und 2 HOAI) wird gerade mit dem Land Berlin abgestimmt und verhandelt. Nach Abschluss des Vertrages aktualisiert die DB den Terminplan.

- Im Zuge der Leistungsphase 2 (HOAI) wird die Trassierung für die S-Bahn unter Berücksichtigung aller relevanten Kriterien in Varianten untersucht und im Ergebnis des Variantenentscheids die Solltrassierung als geprüfte Trassierungsstudie festgesetzt.
- Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Trassierung und der Entwurf für den S-Bahnhof, die im Auftrag des Grundstückseigentümers erstellt wurden, seien der DB nicht bekannt. Eine Trassierung könne nur dann anerkannt werden, wenn sie als Studie durch die DB geprüft ist.

Die DB weist darauf hin, dass ihr folgende Gutachten nicht bekannt seien und nicht geprüft werden konnten:

- Schalltechnische Untersuchung
- Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmission
- Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) hat folgende Hinweise und Anmerkungen:

- Die vollständige Freihaltung aller Trassenparameter der S- und Fernbahnanlagen sowie Rettungsplätze und -wege können nur von der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt abschließend beurteilt werden.
- Dem Bebauungsplan wird erst zugestimmt, wenn Planrecht für die S 21, 3. Bauabschnitt erlangt wurde.
- Es wird als erforderlich angesehen, dass die Bauten der Urbane Mitte und die Anlagen der S 21 gemeinsam ingenieurtechnisch geplant und realisiert werden.
- Aufgrund des Vorhabens Urbane Mitte dürfen bei der Realisierung der S21, 3. BA keine zusätzlichen Lasten oder Kosten für das Land Berlin entstehen.
- Die Auswirkungen bezüglich des Lärm- und Erschütterungsschutzes sind zu ermitteln.
- Es ist sicherzustellen, dass ggf. spätere Arbeiten der S 21 (bspw. der Bau des Bahnhofs am Gleisdreieck) wie geplant umgesetzt werden können.
- Eine Absicherung der gesamtstädtischen Belange ist im Bebauungsplan sowie in einem abzuschließenden städtebaulichen Vertrag mit bankbürgschaftlichen Absicherungen für verbleibende Lasten und Risiken des Landes Berlins vorzunehmen.

Zugänge zu den U- und S-Bahnhöfen

- Bei den Anlagen der U- (U1/U2) und S-Bahnhöfe (S21) solle auf sorgfältig geplante, attraktive und barrierefreie Zugänge geachtet werden.
- Die beiden Bahnhöfe sollten auch von weitem gut sichtbar und mit attraktiven Fassaden ausgestattet sein.

Darstellung in der Planzeichnung

- Es ist unklar, warum das Viadukt der S21 auch im Erd- und Untergeschoss als vollständige Bahnfläche vorgesehen ist.
- U- und S-Bahn sollten in der Planzeichnung gleich dargestellt werden.

Bahnlagen / Rettungssystem

Die Feuerwehr hat folgende Hinweise und Anmerkungen:

- Die Betreiber (DB AG, BVG), zuständige Genehmigungsbehörden (EBA, SenUVK) und die Berliner Feuerwehr (DirS VBG, DirW Sachgebiet Verkehrsanlagen) sind in die weitere Planung mit einzubinden.
- Eine Nutzung der Rettungsplätze muss auch während der Bauzeit gegeben sein.
- Die Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes muss zu jeder Zeit gewährleistet sein.
- Die Zufahrten zu den Rettungsplätzen werden verändert. Die neuen Zufahrten müssen der EBA-Tunnelrichtlinie und der DIN 14090 entsprechen.

Schall / Lärm

Die Ansiedlung von Wohnungen und Beherbergungsbetrieben im Plangebiet wird kritisch gesehen, da durch diese Ansiedlung die Bedingungen der bestehenden emissionsrelevanten Nutzungen - insbesondere STATION Berlin, aber ggf. auch der Freizeiteinrichtungen im Gleisdreieck-Park - eingeschränkt werden könnten. Es wird darum gebeten, die Zulässigkeit dieser Nutzungen im Bereich der Einwirkorte von Gewerbelärm sowie den Freizeit- und Sportanlagen grundsätzlich auszuschließen.

Verkehrslärm

Die in der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Werte sind mit den berlinweit erhobenen und ausgewerteten Faktoren im Leitfaden „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen“ abzugleichen.

Gewerbelärm**Gewerbe im Gebiet**

Für die Haustechnischen Anlagen wird ein Rahmen gesetzt, der auch für weitere gewerbliche Quellen als Orientierung für die einzuhaltenden Pegel angesehen werden sollte: „Damit die Anforderungen der TA Lärm bei Vollausbau des Plangebiets erfüllt werden können, sollten in jedem Kerngebietsteil nur solche Anlagen zugelassen werden, deren Gesamt-Beurteilungspegel am jeweils maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet.“

STATION Berlin

Die „Station Berlin“ verursacht Immissionen, die an einer Reihe von Fassaden zu Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte führen. In der Schalltechnischen Untersuchung wird deshalb dargestellt, dass an den betroffenen Fassaden keine Immissionsorte mit nachts schutzbedürftiger Nutzung entstehen sollen. Diese Aussage ist zu verschärfen, weil es erforderlich ist, dass dort keine solchen Immissionsorte entstehen dürfen.

Die schalltechnischen Auswirkungen der tieffrequenten Geräuschen durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin sind vertieft zu prüfen und darzustellen. Die erforderlichen Maßnahmen sind darzustellen. Es können sowohl Maßnahmen an den Begrenzungsflächen der STATION Berlin als auch an den betroffenen Fassaden der Urbanen Mitte erfolgen.

Sollten bauliche Maßnahmen Immissionsorte an diesen Fassaden vermeiden, so ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, dass sichergestellt wird, dass durch tieffrequente Geräuschimmissionen keine erheblichen Belästigungen verursacht werden können.

Es wird für erforderlich gehalten, die Beurteilung von tieffrequenten Geräuschen in Verbindung mit der Veranstaltungsstätte STATION Berlin in einem städtebaulichen Vertrag mit folgenden Inhalten zu regeln:

- Nach Errichtung der Gebäude soll durch den Entwicklungsträger eine anerkannte Messstelle mit der entsprechenden Begutachtung der Schallemissionen beauftragt werden, die im Zweifelsfall nach Inbetriebnahme den „maßgeblichen Immissionsort“ ermittelt und Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen gemäß dem anerkannten Stand der Technik erarbeitet.
- Der Entwicklungsträger soll verpflichtet werden, die erforderlichen Anpassungen zu seinen Lasten bei Station Berlin sowie hinsichtlich seiner geplanten Nutzung zu erbringen.

Freizeitlärm

- Im Schallgutachten wird der Impulszuschlag nicht nach Berliner Freizeitlärmrichtlinie angewendet, sondern gemäß LAI Freizeitlärmrichtlinie. Diesbezüglich ist eine Korrektur der eingereichten Unterlagen erforderlich.
- Es muss gewährleistet werden, dass durch die zulässigen Nutzungen in Turm 6 & 7 die südlich anschließenden Sporteinrichtungen im Ostpark (insbesondere die Skateranlage) aus Lärmschutzgründen nicht eingeschränkt werden.

Schallschutz – Denkmalschutz

Es ist planungsrechtlich sicherzustellen, dass durch die heranrückende Bebauung keine Schallschutzmaßnahmen auf Seiten der bestehenden U-Hochbahn notwendig werden.

Verträglichkeit / Auswirkungen

Luftrecht / Radarverträglichkeit

- Die Planung ist hinsichtlich ihrer Radarverträglichkeit zu prüfen.
- Die Bundeswehr akzeptiert das Gutachten zur Radar-Verträglichkeit nicht und will ein eigenes Gegengutachten aufstellen lassen.

Richtfunkstrecken

- Die LAN-COM-East GmbH teilt mit, dass drei Richtfunkstrecken durch das Plangebiet verlaufen. Es ist zu prüfen, ob Konflikte mit der Planung der Urbanen Mitte bestehen.
- Durch das Plangebiet führen fünf Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG hindurch. Es ist zu prüfen, ob Konflikte mit der Planung der Urbanen Mitte bestehen.

Elektromagnetische Felder

In die Untersuchung ist das Minimierungsgebot nach der Verwaltungsvorschrift zur 26.BImSchV aufzunehmen.

Lichtemissionen

Es wird auf die Erforderlichkeit eines Lichtgutachtens in Verbindung mit den zu erwartenden Werbeanlagen hingewiesen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Es bestehen Bedenken, dass sich Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten negativ auf den "Park am Gleichdreieck Westpark" auswirken, z.B. durch Verschattungen am Vormittag sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme.

Technische Erschließung / Leitungen**Wasserhaushalt / Niederschlagswasser**

In der Machbarkeitsstudie zum Umgang mit dem Niederschlagswasser wurde für eine Einleitung in den Landwehrkanal ein Gebietsabfluss von 24,8 l/(s*ha) angenommen. Die Einleitbeschränkung von 10 l/(s*ha) in ein Gewässer ist zu berücksichtigen.

Wasserversorgung

Nur wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße umgesetzt wird oder auf Privatland eine Trassenoption eingetragen ist, ist eine Trinkwasserversorgung von dort möglich.

Stromanlagen

Die im Plangebiet vorhandenen Stromleitungen (110-kV-Kabelanlagen, Mittel- und Niederspannungsanlagen) sowie Anlagen (eine Übergabestation und eine OB-Station) sind zu berücksichtigen.

Lichtwellenleiterkabel im Kabelführungssystem der Deutschen Bahn AG

Die DB und die Vodafone GmbH weisen darauf hin, dass sich im Grenzbereich des Plangebiets diverse TK-Kabel befinden. Der Bestand sei zu berücksichtigen. Eine Überplanung ist mit der Deutschen Bahn und Vodafone abzustimmen.

Abwägung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der Hinweis zum LEP HR wird zur Kenntnis genommen und die Begründung entsprechend angepasst.

Ableitbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

In der Begründung wird die Fassung des FNP aktualisiert, die GFZ-Angabe zur gemischten Bauflächen M2 gestrichen und durch eine verbale Zielformulierung ersetzt.

Es wurde kritisiert, dass die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte gemäß AV FNP entsprechen. In der Abwägung wird erläutert: Die Geschossfläche von 119.000 m² wurde in Abstimmung mit SenSW im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag) ermittelt. Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde aus der Geschossfläche und der maßgebenden Grundstücksfläche die GFZ genau ermittelt, die aufgrund der hohen Abzüge (z.B. für die umfangreichen planfestgestellten Flächen) bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche eine GFZ von 4,4, ergab. Vor diesem Hintergrund ist die GFZ von 4,4 zu relativieren. Außerdem ist die in der Stellungnahme erwähnte mittlere Nutzungsdichte lediglich eine grobe Zielrichtung und keine verbindliche Vorgabe. Die Planung ist aus dem FNP entwickelbar.

Das Thema Verkaufsfläche wird unter „Einzelhandel“ ausgeführt und abgewogen.

Städtebauliches Konzept

Denkmalschutz

Zur Klärung der Bedenken des LDA wurden am 10.04.2018 das Landesdenkmalamt (LDA) und die Untere Denkmalschutzbehörde (DU) zu einem Erläuterungs- und Abstimmungstermin eingeladen, an dem auch der Architekt, der Verfasser des denkmalpflegerischen Gutachtens, der Entwicklungsträger und der Bebauungsplaner teilgenommen haben.

Im Ergebnis stimmen das LDA und die UD dem Entwurf zu,

- wenn die bisher als flächige Wand gestaltete Ostfassade im MK 4 so geändert wird, dass sie auf das Denkmal reagiert, insbesondere in der korrespondierenden Höhe (Drehung, Versprung, Fassadengestaltung o.ä.).
- wenn die Festsetzungen im Bebauungsplan dahingehend geändert werden, dass nach geplantem Abriss durch die BVG eine Neubebauung südlich des Viadukts unter der Hochbahn zwar möglich sein soll, aber nicht mehr in dem geschlossenen Umfang wie im Bestand, sondern nur zu einem noch abzustimmenden Prozentsatz. Der Architekt wird einen Entwurf für diesen Bereich erstellen und mit dem LDA / der UD abstimmen. Der Entwurf dient dann als Grundlage zur Bestimmung des Prozentsatzes.

Das Abstimmungsergebnis wird über Festsetzungen im Bebauungsplan sowie im städtebaulichen Vertrag gesichert.

Der Architekt hat auf dem Termin am 10.04.18 die Erforderlichkeit des 5-geschossigen Gebäudeteils in MK 1 erläutert. Er ist Teil des Bügelbaus über die S-Bahntrasse. Das LDA und die UD akzeptieren, dass der Gebäudeteil in dieser Höhe für den Entwurf erforderlich ist.

Art der baulichen Nutzung

Einzelhandel

SenSW weist darauf hin, dass die Entwickelbarkeit aus der Darstellung des FNP nur eingeschränkt gegeben ist. Während die Festsetzung von Kerngebieten aus der M2 Darstellung als Regelfall entwickelbar ist, beschränkt nach Meinung von SenSW das Fehlen der Darstellung einer Einzelhandelskonzentration die Zulässigkeit von Einzelhandel / großflächigem Einzelhandel. Dem ist entgegenzustellen, dass gemäß § 7 BauNVO Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben dienen und nicht auszuschließen sind. In § 11 Abs. 3 BauNVO heißt es, dass großflächiger Einzelhandel außer in Kerngebieten nur in Sondergebieten zulässig ist. Die Zulässigkeit in Kerngebieten ist also eher die Regel als die Ausnahme.

Im Bebauungsplanentwurf für die Behördenbeteiligung ist die Zulässigkeit von 7.000 m² VF vorgesehen, nicht von 12.000 m². Die Verkaufsfläche von 12.000 m² war Bestandteil eines ersten Einzelhandelsgutachtens („1“ vom Januar 2017), das durch ein neues Gutachten („2“ vom 04.08.2017) mit 7.000 m² VF ersetzt wurde. Dieses Gutachten bildete die Grundlage für den Bebauungsplanentwurf für die Behördenbeteiligung. Das Nutzungs- und Einzelhandelskonzept wurde seitdem weiterentwickelt. In dem mit dem Bezirk abgestimmten aktuellen Stand vom 20.03.2018 (bezeichnet als Einzelhandelsgutachten „2a“) sind weniger als 5.000 m² VF vorgesehen.

In den beiden unteren Geschossen sollen Nutzungen angeboten werden, die dem Standort seinen urbanen Charakter und ein besonderes Profil verleihen. Die Profilierung des Standorts wurde weiter herausgearbeitet. Es wird folgendes Ziel formuliert: "Entwicklung zu einem urbanen Standort mit auf die Zielgruppen der Office Nutzer, Nachbarschaft, Touristen zugeschnittenen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Nahversorgung, „Handmade“, aber auch Mobilität, Bewegung, Sport immer mit dem Anspruch etwas Außergewöhnliches zu schaffen". Im Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot werden die Themen "Lokal / Regional" und "Handgemacht" hervorgehoben.

Zur Umsetzung dieses Profils wurde im Rahmen der laufenden Projektentwicklung ein detailliertes Nutzungs- und Belegungskonzept entwickelt. Unter anderem wurden bei der Konzeptentwicklung auch die separat durchgeführten Frequenzanalysen der Firma Space Syntax mit herangezogen, die Prognosen zum zukünftigen Fußgänger- und Radverkehr im und um das Plangebiet machen. Es wurde ein ausgewogener und kleinteiliger Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangeboten für ein breites Publikum entwickelt. Aufgrund der Lage am Park sollen insbesondere auch Sportangebote Teil der Nutzungen im EG und 1. OG sein.

Die im Einzelhandelsgutachten 2a angestrebte Verkaufsfläche liegt bei 4.600 m².

Im Sinne der Stellungnahme von SenSW wurden folgende Änderungen umgesetzt:

- Bedarfsgerechte Planung / Zusätzlich Optimierung hinsichtlich der zu erwartenden Frequenzverteilung in der EG Zone
- Reduktion des Einzelhandelsanteils auf 30% der GF in den beiden unteren Geschossen
- Beschränkung von EH auf die beiden unteren Geschosse, davon ca. 90% im EG
- Kleinteiligkeit / Kreuzberger Läden: beinahe alle Einheiten unter 250 m² VF, abgesehen von einem großflächigen zweigeschossigen EH in MK1 sowie den geplanten Nahversorgern
- Weiterer Ausschluss von EH in bestimmten Kerngebieten
- Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel (nur MK 1 und MK 8)

Auf einem Termin am 21.03.2018 mit dem Bezirk, den Gutachtern für das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept und dem Gutachter für die Urbane Mitte wurde festgestellt, dass das Einzelhandelsgutachten 2a mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel ist.

Die Planung ist unter Berücksichtigung der deutlich reduzierten VF auch für die zentralen Lagen in Schöneberg verträglich.

Die Festsetzungen im Bebauungsplan werden an das Einzelhandelsgutachten 2a angepasst.

Windkraftanlagen

Es ist kein Planungsziel mehr, Windkraftanlagen festzusetzen.

Bordelle

Im Bebauungsplan wird die Begrenzung bzw. der Ausschluss von Bordellen und bordellartigen Betrieben ergänzt.

Sportinfrastruktur

Das Projekt Urbane Mitte löst keinen Bedarf an Sportanlagen aus, da hier kein Wohnen vorgesehen ist. Es handelt sich um eine private Fläche und es besteht kein Erfordernis, hier öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportanlagen für Vereinssport festzusetzen. Allerdings sind im Plangebiet von dem Entwicklungsträger unterschiedliche Sportangebote vorgesehen.

Überbaubare Grundstücksflächen / vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Die insoweit von der Rechtsprechung geforderte qualifizierte Abwägung und Wahrung gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse erfolgt durch umfassende Untersuchungen, insbesondere zur Besonnung und Belichtung, und ist in der Bebauungsplanbegründung zusammengefasst. Auf deren Grundlage werden im Bebauungsplan tageslichtsensible Nutzungen gemäß § 47 Abs. 3 BauOBln ausgeschlossen. Die TF 1.8 ist die bauleitplanerische Umsetzung des § 47 Abs. 3 BauOBln in eine Festsetzung. Tageslichtsensible Nutzungen sind ausgeschlossen, sofern nicht nachgewiesen wird, dass doch eine ausreichende Belichtung besteht. Die gutachterliche worst-case-Betrachtung hat ergeben, welche Nutzungen an welchen Fassaden im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Ziel ist es, die zulässigen Nutzungen, auch die gemäß § 7 BauNVO Kerngebiet zulässigen Wohnungen, nur im erforderlichen Umfang einzuschränken.

Die Bauaufsicht regt an, die in der TF 1.8 benannten Nutzungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wären diese Nutzungen nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen. Im Falle eines ausdrücklichen Ausschlusses solcher Nutzungen würde deren Zulassung gegen die Grundzüge der Planung verstoßen.

Die Bauaufsicht regt an, die in der TF 1.10 und 1.11 bezeichneten Aufenthaltsräume von Wohnungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wäre diese Nutzung nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen (s.o.).

Die U-Bahn-Viadukte werden zurzeit von der BVG als Mieter genutzt. Der Entwicklungsträger möchte insbesondere die Flächen in den Viadukten in Zukunft selber nutzen. Im Ergebnis der Abstimmungen zwischen Entwicklungsträger und BVG sollen die nicht betriebsnotwendigen Flächen in den Viadukten stufenweise leer gezogen werden. Nach derzeitiger Planung sollen spätestens bis zum 31.12.21 die nicht benötigten Flächen geräumt sein. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass in den U-Bahnviadukten keine tageslichtsensiblen Nutzungen gemäß § 47 Abs. 3 BauOBln zulässig sind (s. textliche Festsetzung 1.8). Die Festsetzungen im B-Plan greifen dann für die neuen Nutzungen.

Die textliche Festsetzung 2.1 wird so geändert, dass die Geländer auf den Dächern in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen. Die textlichen Festsetzungen 2.2 und 2.3 beinhalten das Zurücktreten von der Baugrenze schon. Sie werden noch einmal hinsichtlich ihrer Relevanz für die Abstandsflächenbeurteilung überprüft.

Zustimmungen der Nachbarn zu den Abstandsflächenüberschreitungen auf Nachbargrundstücke werden im Rahmen von folgenden nachbarrechtlichen Vereinbarungen eingeholt:

- CPE-STATION (unterzeichnet)
- CPE-BIM (für DTM)

Grundsätzlich stimmen die Nachbarn der Lage von Abstandsflächen auf ihrem Grundstück zu. Die Konditionen werden noch abschließend verhandelt.

Das Parkhaus nördlich des Geltungsbereichs befindet sich ebenfalls im Eigentum des Entwicklungsträgers. Hier ist keine Zustimmung erforderlich.

Abstandsflächen dürfen nach der Bauordnung Berlin auf Verkehrsflächen fallen, wozu nach der einschlägigen Kommentarliteratur ausdrücklich auch Bahnflächen fallen. Der Entwicklungsträger holt - ebenfalls im Rahmen von Nachbarschaftsvereinbarungen - die Zustimmung der BVG / der technischen Aufsichtsbehörde und der DB / des EBA zu den Abstandsflächenüberschreitungen ein. Die Nachbarschaftsvereinbarungen befinden sich in Abstimmung.

Verkehr

Erschließung / Anschluss an die Trebbiner Straße

Im Auftrag des Entwicklungsträgers wurde eine Planung zur Gestaltung der verlängerten Trebbiner Straße erarbeitet, die alle von der BIM und dem DTM benannten Anforderungen beinhaltet. Die Planung wurde am 03.05.2018 u.a. der BIM und dem DTM präsentiert und abgestimmt.

Parallel wurde im Auftrag des Entwicklungsträgers der Entwurf für eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der BIM und dem Entwicklungsträger erarbeitet, in dem die vertragliche Sicherung des Abstimmungsergebnisses erfolgt. Eine Abstimmung mit der BIM steht noch aus, soll aber kurzfristig nach Abstimmung der Planung für die verlängerte Trebbiner Straße erfolgen.

Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognosedaten 2030 wurden abgefragt. SenUVK hat dazu am 20.04.2018 folgende Stellungnahme übermittelt: "Für die angefragten Straßenabschnitte weist die Verkehrsprognose 2030 keine höheren Verkehrsbelegungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebliche Betrachtungsfall weiterhin aus den Bestandsdaten." Es erfolgt eine textliche Ergänzung im Verkehrsgutachten.

Das Verkehrsgutachten wird um eine textliche Darstellung ergänzt, in der die städtebauliche Entwicklung in der Umgebung (insbesondere Areal Postcheckamt und Technoversum / Erweiterung DTM) sowie die verwendeten bzw. verfügbaren Grundlagendaten dargestellt werden.

Mögliche Verbundeffekte hängen stark von der Intensität und Variabilität der Nutzungsmischung ab und sind für jedes Untersuchungsgebiet individuell abzuschätzen. Eine Pauschalisierung des Effekts bzw. Kundenabschlags ist daher nicht sinnvoll. Beim Plangebiet handelt es sich um ein räumlich stark begrenztes Gebiet mit einer sehr hohen Nutzungsvielfalt (auch verschiedene Einzelhandelsflächen) auf einer kompakt gestalteten Fläche. Aus diesem Grund wird hierbei ein Verbundeffekt von 50 % für die Kunden der Einzelhandelseinrichtungen zu erwarten sein. Unter anderem ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil der Kunden durch die Beschäftigten am Standort repräsentiert wird.

Knotenpunkte

Das Verkehrsgutachten wird zu folgenden Punkten ergänzt:

- Vertiefende Beschreibung der Bestandssituation an den kritischen Knotenpunkten
- Verdeutlichung der übergeordneten Funktion des Schöneberger Ufers (Teil des "Inneren Berliner Rings") und damit einhergehenden Zwangsbedingungen bzw. Kompromisse für die Verkehrsqualität in den untergeordneten Zufahrten

Im Rahmen der Untersuchung wurden auf Basis der (Bestands-)Signalzeitenpläne lediglich Lösungsvorschläge aufgezeigt, um die (positiven) Effekte durch eine Anpassung der Freigabezeiten darzustellen.

Sollte im weiteren Verfahren seitens der VLB eine Anpassung der Signalprogramme angestrebt werden, werden die Verkehrstechnischen Unterlagen entsprechend den gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen erstellt. Die grundsätzliche Aussage, dass eine Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden kann, bleibt auch unter Berücksichtigung der oben erwähnten 2 Sekunden Rot-Gelb-Zeit bestehen.

Der in Kapitel 5.6 des Gutachtens aufgeführte Vorschlag einer Anpassung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten der Möckernstraße (Erhöhung der Freigabezeiten für die untergeordneten Ströme) kann ebenso auf die LSA-Steuerung des KP 1 übertragen werden.

Ein entsprechender Hinweis bzw. eine erste überschlägige Abschätzung der Auswirkungen einer entsprechenden Änderung im Signalisierungskonzept wird ergänzend durchgeführt und im Gutachten textlich ergänzt.

Trotz der Berücksichtigung eines „Maximalansatzes“ und eines im Vergleich höheren bereits bestehenden Verkehrsaufkommens liegt die (prozentuale) Zunahme der Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten bei maximal 6 %. Der Einfluss des zusätzlichen Verkehrs nimmt an jedem weiteren nachgelagerten Knotenpunkt ab und liegt somit innerhalb der bereits allgemein vorhandenen Schwankungen im Verkehrsgeschehen.

Aufgrund der zentralen Lage des Plangebiets und der daraus resultierenden Vielzahl an möglichen Routen, sind konkrete Aussagen zur weiteren Verteilung des Verkehrsaufkommens über die untersuchten Knotenpunkte hinaus kaum möglich.

Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens entsprechend der Hinweise in der Stellungnahme von SenUVK erfolgt in Abstimmung mit der VLB.

Tiefgaragen / Kfz-Stellplätze

Im Verkehrsgutachten wurde die Zahl der Stellplätze ermittelt, die durch die geplante Geschossfläche und Nutzung erforderlich werden. Das Ergebnis wurde mit SenUVK abgestimmt und ist auch in der Begründung dargestellt.

Turm 1 bis 5 sind mit einer gemeinsamen Tiefgarage unterbaut, Turm 6 und 7 ebenfalls. Die Festsetzung der unterirdischen Baugrenzen für diese beiden TG erfolgt im B-Plan in Nebenzeichnung 10. Die Festsetzung der TG-Zufahrten wird in der Planzeichnung ergänzt.

Die Richtzahlen für Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl sowie die Richtzahlen für Abstellmöglichkeiten für Fahrräder orientieren sich an der jeweiligen Nutzung. Der Bebauungsplan VI-140ca ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die erforderlichen Stellplätze können erst im Rahmen der Umsetzung und einer tatsächlich angestrebten Nutzung (in der Regel zum Bauantrag) ermittelt werden.

Zum jetzigen Planungsstand ist vorgesehen, die Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl in den Tiefgaragen unterzubringen, die über Fahrstühle mit den darüber liegenden Geschossen verbunden sind.

Hinweis: Das Parkhaus Gleisdreieck befindet sich ebenfalls im Eigentum des Entwicklungsträgers.

Lieferverkehr

Für das Quartier wurde nach der Einleitung der Behördenbeteiligung ein Logistikkonzept Ver- und Entsorgung erstellt. Geplant ist ein Umschlagpunkt im Norden von Turm 1, um von hier aus möglichst viele Transporte unterirdisch abzuwickeln. Das führt zu einer weitgehenden Minimierung des Verkehrs und der Konflikte mit den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern in der Nullebene. Zusätzlich soll die Einrichtung von Zeitfenstern die Konflikte weitgehend minimieren.

Gemäß Ver- und Entsorgungskonzept (LMBG, Stand 19.09.2017) wird für die Baufelder 1-5 eine zentrale Anlieferzone im nördlichen Erdgeschoss des Baufelds 1 vorgesehen. Das Ein- und Ausladen der Waren erfolgt somit innerhalb des Gebäudes, womit die Interaktionen mit Fußgängern und Radfahrern minimiert werden. Zudem ist davon auszugehen, dass die in die Lieferzone ein- und ausfahrenden Lieferfahrzeuge eingewiesen werden, um die erforderliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Verteilung der Waren erfolgt dann insbesondere in den Tiefgaragenebenen.

Des Weiteren geht das Konzept davon aus, dass pro Stunde max. 9 Lieferfahrzeuge auf das Gelände fahren werden, die durch ein zentrales Dienstleistungsbüro koordiniert werden. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch Lieferfahrzeuge ist somit gering.

Außerdem bedeutet das Konzept einer „zentrale Anlieferung“, dass kaum Lieferfahrten in der Hofpromenade stattfinden werden. Die Nutzungen im MK 8 (U-Bahnviadukte) können nur oberirdisch über die Hofpromenade angeliefert werden, da der U-Bahnhof kein Untergeschoss hat. Der Lieferverkehr ist gering und soll durch Zeitfenster und Beschränkungen der Fahrten reguliert werden. Somit werden in diesem Bereich mögliche Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr reduziert.

Das o.g. Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen, vor allem in der Hofpromenade. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel des Entwicklungsträgers. Es wird derzeit noch geprüft, wie dies im Bebauungsplan oder Städtebaulichen Vertrag rechtlich verbindlich festgehalten werden kann.

Rad- und Fußverkehr

Bei dem Grundstück der Urbanen Mitte handelt es sich um eine private Fläche, deren Freiflächen - nach dem jetzigen Konzept des Grundstückseigentümers – auch von der Öffentlichkeit genutzt werden dürfen. Durch die Festsetzung von Geh- und Radfahrrechten wird gesichert, dass für die Allgemeinheit Verbindungen von den Bahnausgängen zu öffentlichen Flächen bestehen.

Das Konzept sieht eine weitgehend autofreie Nullebene vor, die von den Fußgängern ohne Reglementierung begangen und von Radfahrern - unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs - auch befahren werden kann. Der Lieferverkehr wird überwiegend unterirdisch abgewickelt.

Ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Entwurfs ist die Hofpromenade, die begleitet von beidseitigen Handels-, Handwerks-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen die Flaniermeile des Quartiers darstellt. Hier wird bewusst kein Radfahrrecht ausgewiesen. Radfahrer können sich auf dem parallel verlaufenden Radfernweg unabhängig von den Fußgängern zügig bewegen.

Die Begründung wird dahingehend angepasst, dass die Bezeichnung „öffentliche“ Geh- und Radwege nicht mehr verwandt wird. Die Formulierung wird dahingehend geändert, dass Flächen festgesetzt werden, die mit Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zu belasten sind.

In der Planung wurde berücksichtigt, dass der Radfernweg Berlin-Leipzig mit Fördermitteln gebaut wurde. Die geplanten Aufwertungen des bestehenden Weges (Verbreiterung und Entschärfung einer Kurve) wurden mit dem Fördermittelgeber abgestimmt und die Zustimmung eingeholt.

Private Fahrradabstellanlagen können sowohl in den Tiefgaragen als auch in der Nullebene liegen.

Das Angebot von öffentlichen Fahrradabstellanlagen an den Bahnhofszugängen und deren Sicherung ist in der Begründung erläutert. Die Herstellung von insgesamt 250 öffentlichen Fahrradabstellplätzen wird in den textlichen Festsetzungen 5.2 und 5.3 geregelt.

Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION

Die Feuerwehrzu- und -umfahrt der STATION muss in Teilabschnitten verlegt werden. Diese Umverlegung und Änderung der bestehenden Baulast ist Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Entwicklungsträger und der STATION.

Fazit Verkehr

Das Verkehrsgutachten wird überarbeitet. Die weiterentwickelte Verkehrsplanung wird erneut mit SenUVK abgestimmt. Regelungen hierzu sollen sodann entweder im B-Plan selbst oder im städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. Die Begründung wird entsprechend ergänzt, insbesondere zur Ver- und Entsorgung.

ÖPNV / Planfeststellungen bzw. gewidmete Bahnflächen

U-Bahn / BVG

Der Bezirk wurde darüber informiert, dass die Verhandlungen zwischen der BVG und dem Grundstückseigentümer fortgesetzt wurden, aber noch nicht abgeschlossen sind. Die Gespräche werden fortgeführt und die BVG wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut beteiligt.

Der Eigentümer der Liegenschaft und damit auch des U-Bahnhofs befindet sich in Klärung mit der BVG, welche Flächen im Bahnhofs-Bauwerk an diesem Standort betriebsnotwendig und damit als planfestgestellt anzusehen sind. Die Klärung ist im Wesentlichen abgeschlossen. Die Belange der BVG sollen über eine Nachbarschaftsvereinbarung und Dienstbarkeiten gesichert werden. Beides liegt im Entwurf vor und ist vor Offenlage verbindlich zu regeln. Die technische Aufsichtsbehörde wird in die abschließende Klärung einbezogen.

Sowohl die gewidmete Bahnfläche der S21 als auch die faktisch planfestgestellte Bahnfläche der U-Bahn werden durch Kerngebietsnutzungen über- bzw. unterlagert. Die Darstellung in den Planzeichnungen wird bezogen auf S- und U-Bahn einheitlich auf eine Schraffur in den Farben der festzusetzenden Gebietskategorie mit dem lila für planfestgestellte Flächen angepasst.

Es liegt nicht in der Planungshoheit des Bezirks, Bahnflächen festzusetzen. Eine solche Ausweisung erfolgt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens.

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB sind planfestgestellte Flächen nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind. Das ist hier der Fall. Die Bezeichnung als „nachrichtliche Übernahme“ macht deutlich, dass die Darstellung in der Planzeichnung keine Festsetzung ist, sondern Bestandteil eines anderen Verfahrens war oder auf der Grundlage eines anderen Gesetzes basiert.

Geplante S21, 3. BA/ DB

Eisenbahnbundesamt (EBA)

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das EBA keine Zustimmung zum Bebauungsplan erteilt.

In der Begründung wird der Abstimmungsstand zwischen Grundstückseigentümer und DB vom August 2017 dargestellt. Die DB hat zu diesem Zeitpunkt das dargestellte Vorgehen in Aussicht gestellt: Die DB bestimmt die Inhalte einer reduzierten Vorplanung und benennt präqualifizierte Ingenieurbüros für die Durchführung. Alle Abstimmungen laufen über die DB und der Grundstückseigentümer ist "nur" der Auftraggeber. Das alleinige Ziel war, die Planung zu beschleunigen, und zwar gemeinsam mit der DB und unter Berücksichtigung aller betrieblichen Belange. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das EBA diesem Vorgehen nicht zustimmt.

Es ist klarzustellen, dass der Grundstückseigentümer auf Grundlage der Abstimmungen mit der DB davon ausgehen konnte, dass die erforderlichen Belange von der DB in die Formulierung der Aufgabenstellung für die Vorplanung eingebracht werden. Es war und ist kein Ziel des Grundstückseigentümers die Trassierung der S21 zu planen. Ziel ist, von der DB eine Aussage zu erhalten, welche Belange in der Planung der Urbanen Mitte zu berücksichtigen sind und die Bestätigung, dass die Planung mit den Belangen der DB kompatibel ist. Dies entspricht der bisherigen Planungspraxis in den nördlich gelegenen Grundstücken und Plangebieten.

Da für die Feststellung der Verträglichkeit der Planungen offensichtlich eine Planung zur Trassierung der S21 erforderlich ist, hat der Grundstückseigentümer seine Unterstützung angeboten. Es war zu jedem Zeitpunkt vorgesehen, dass die DB auch jegliche Unterstützungsleistungen steuern wollte und sollte.

Von daher stehen die Kritik an den bisherigen Abstimmungsergebnissen mit der DB und die Forderung des EBA nach einem Planfeststellungsbeschluss im Gegensatz zu den Aussagen der DB. Es ist festzustellen, dass EBA und DB nicht die gleiche fachliche Meinung vertreten, d.h. sich zu den Anforderungen an das Projekt Urbane Mitte offensichtlich nicht abgestimmt haben.

Trotz der Bedenken, die alle nachvollziehbar sind, sollte es möglich sein, ein Luftraumprofil mit Sicherheitsabständen zu definieren, das der DB auch unter Berücksichtigung geänderter Anforderungen gesichert die Möglichkeit gibt, die S21 zu bauen. Dies entspricht der bisherigen Planungspraxis auf den nördlich gelegenen Grundstücken und Plangebieten, die ebenfalls von der S21 geschnitten werden und die vom Land Berlin beplant und bebaut wurden, ohne dass eine Planfeststellung der Trasse oder Einwände von DB oder EBA vorliegen. Das Projekt der Urbanen Mitte würde sonst durch das EBA an diesem weit fortgeschrittenen Planungsstand bis zum Planfeststellungsbeschluss blockiert werden, was auch den städtebaulichen Zielen des Bezirks und Senats entgegensteht.

Im weiteren Planungsverlauf wird geprüft, die Unterbauung gänzlich aus dem Bebauungsplan herauszunehmen und der Planfeststellung durch das EBA zu überlassen.

Deutsche Bahn (DB)

Im Bebauungsplan werden die Belange der DB berücksichtigt, die für das Verfahren relevant sowie konkret und nachvollziehbar dargestellt sind. Die Stellungnahme der DB wird - wie jede Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung - in der Abwägung berücksichtigt. Gemäß § 1 Abs 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Das Abwägungsergebnis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und in der Begründung dargestellt.

Es ist nachvollziehbar, dass die Trassierung für die S21 erfolgt sein muss, bevor die Kompatibilität der Planungen festgestellt werden kann. Seit dem Sommer 2016 läuft ein Abstimmungsprozess zwischen der DB und dem Entwicklungsträger, der bisher nicht zu dem erforderlichen Ergebnis geführt hat. Der Prozess muss lösungsorientiert fortgesetzt werden.

Am 11.04.2018 hat bei SenUVK ein Gespräch u.a. mit Herrn Staatssekretär Kirchner stattgefunden. In diesem Gespräch teilt Herr Kirchner mit, dass der SenUVK bereits vorliegende Finanzierungsvertrag im Juni 2018 unterzeichnet werden soll. Es ist vorgesehen, dass die DB nach der Vertragsunterzeichnung einen neuen Zeitplan erstellt.

Es ist falsch, dass die dem B-Plan zugrunde liegende Trassierung und der Entwurf für den S-Bahnhof der DB nicht bekannt sein sollen. Sie waren schon Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs 2015, der frühzeitigen Behördenbeteiligung im Rahmen der B-Plan-Aufstellung 2016 und sind der DB außerdem durch den Entwicklungsträger zur Kenntnis gegeben worden.

Der S-Bahnhof mit dem Sockelbau war immer als eigenständiges Bauwerk vorgesehen. Die zur Urbanen Mitte gehörenden Gebäude grenzen allerdings teilweise direkt an den S21-Sockel an. Ziel muss eine bauliche und statische Entkopplung zwischen den Sockelbauten und dem Bahnhof für die S21 und den Gebäuden der Urbanen Mitte sein.

Die DB führt auf, dass ihr folgende Fachgutachten nicht bekannt sind:

- Schalltechnische Untersuchung
- Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmission
- Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder

Alle genannten Gutachten waren Bestandteil des Verfahrens. Der DB wurde im Anschreiben mitgeteilt, dass die Fachgutachten auf dem Server des Bezirksamts bereitgestellt sind und dort heruntergeladen werden können, was dem üblichen Vorgehen entspricht. Die DB hat die Fachgutachten weder heruntergeladen, noch beim Bezirk angefragt oder um Übersendung gebeten.

Es wird positiv zur Kenntnis genommen, dass die DB für weitere Gespräche zur Verfügung steht, denn es ist erforderlich, den Abstimmungsprozess lösungsorientiert fortzuführen.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK)

Im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs wurde im Auftrag des Entwicklungsträgers ein Entwurf für den S-Bahnhof erstellt. Die Planung des Bahnhofs ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts Urbane Mitte, sondern Bestandteil der Planung für die S21 und kann von daher in verbindlicher Form nur durch die DB erfolgen. Die Anmerkungen zur Ausbildung des Bahnhofs sollten daher gemeinsam mit der DB und dem Entwicklungsträger abgestimmt werden.

Der Bezirk ist sich bewusst, dass nur die DB und das EBA die Verträglichkeit der Planung Urbane Mitte mit den Bahnbelangen beurteilen können. Der Entwicklungsträger hat die DB eng in einen Abstimmungsprozess zur Berücksichtigung der Belange zum Bau der S21 eingebunden. Die Abstimmungen laufen noch. Die DB und das EBA wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung zur Stellungnahme aufgefordert.

Es ist nicht nachzuvollziehen, warum die Bauten der Urbanen Mitte und die Anlagen der S21 nur gemeinsam geplant und realisiert werden können. Unter Berücksichtigung des unkonkreten langfristigen Realisierungshorizonts für die S21 ist die DB gefordert, die zu berücksichtigenden Voraussetzungen für den Bau der S21 inkl. Bahnhof zu benennen und die Schnittstellen zu definieren.

Wie in den Fachgutachten und der Begründung dargestellt, sind die Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Erschütterung in den Gutachten und den daraus abgeleiteten Festsetzungen bereits berücksichtigt worden.

SenUVK fordert die Übernahme von „Lasten und Risiken“ durch den Entwicklungsträger. Diese Forderung muss von SenUVK konkretisiert und begründet werden, welche Lasten und Risiken trotz enger Abstimmung mit der DB vom Entwicklungsträger zu übernehmen sind. Nur dann kann über eine Aufnahme in den städtebaulichen Vertrag verhandelt werden.

Zugänge zu den U- und S-Bahnhöfen

Bestandteil der Planung sind zwei zusätzliche U-Bahn-Ausgänge nach Westen (wie in der Begründung erläutert). Die Umsetzung obliegt der BVG.

Bestandteil der Planung sind zurzeit vier S-Bahn-Ausgänge. Die bisherige Planung ist jedoch unverbindlich, sie erfolgt abschließend durch die DB.

Darstellung in der Planzeichnung

Die Darstellung des U- und S-Bahnhofs in der Planzeichnung orientiert sich an der geplanten und abgestimmten Nutzungsüber- bzw. -unterlagerung. Ist z.B. im EG eine Kerngebietsnutzung vorgesehen, wie in den Viaduktbögen unter dem eigentlichen U-Bahnhof, so wird diese Fläche schraffiert. Handelt es sich um eine reine planfestgestellte Fläche wie das Gleichrichterwerk, wird die Fläche einfarbig lila dargestellt.

Die Statik ist ein wesentlicher Bestandteil der Bahntrasse und die erforderlichen Flächen sowie Ebenen stellen eine planfestgestellte Fläche dar.

Bahnlagen / Rettungssystem

Die Hinweise zu den Rettungsplätzen und -wegen der DB werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Änderungen im Rettungswegekonzept werden eng mit der DB abgestimmt. In die weitere Planung werden auch das EBA und die Feuerwehr eingebunden.

Schall / Lärm

Verkehrslärm

In der schalltechnischen Untersuchung wurde der Lärm der geplanten S21 prognostiziert und in den Lärmschutzfestsetzungen berücksichtigt. Relevant ist dabei auch der Lärm, der vom Betrieb des geplanten S-Bahnhofs ausgehen wird. Hier wurde als worst-case Ansatz die Anlage eines nicht eingehausten Bahnhofs mit der entsprechenden Schallausbreitung berücksichtigt.

Die Hinweise von SenUVK werden berücksichtigt, in das Schallgutachten übernommen und erneut mit SenUVK abgestimmt. Die erforderlichen Maßnahmen werden im B-Plan festgesetzt.

Nach dem bisherigen Abstimmungsstand werden die Kosten für die Schallmaßnahmen in den Neubauten vom Entwicklungsträger getragen.

Gewerbelärm

Der Entwicklungsträger ist nicht bereit, Kosten für Anpassungen an dem Gebäude der STATION als Quelle zu übernehmen. Eine solche Verpflichtung wird nicht in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen. Erforderliche Maßnahmen werden auf dem Grundstück der Urbanen Mitte umgesetzt.

Die Beurteilung von tieffrequenten Geräuschen in Verbindung mit der Veranstaltungsstätte STATION Berlin sollen im städtebaulichen Vertrag geregelt werden. Sinngemäß ist folgendes zu vereinbaren:

"Nach Errichtung der Gebäude erfolgt eine Begutachtung der Schallemissionen der Veranstaltungsstätte Station und eine erneute Prognose der Schallimmissionen einschließlich der tieffrequenten Geräuschanteile durch eine vom Investor beauftragte anerkannte Messstelle gemäß § 29b BImSchG. Sofern vor den geöffneten Fenstern schutzbedürftiger Räume bzw. bei tieffrequenten Geräuschen innerhalb von den am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Räumen in den Gebäuden der Urbanen Mitte Berlin Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der Anhaltswerte der Norm DIN 45680 mit Beiblatt 1 zu erwarten sind, werden Maßnahmen an den Gebäuden der UMB gemäß den anerkannten Regeln der Technik zur Reduzierung der Immissionen erarbeitet. Der Investor verpflichtet sich, die erforderlichen Maßnahmen zu seinen Lasten durchführen zu lassen."

Die genaue Formulierung für den städtebaulichen Vertrag erfolgt in Abstimmung mit dem Entwicklungsträger und den Planungsjuristen.

Freizeitlärm

Im Schallgutachten wird eine Neuberechnung der Schallemissionen und –immissionen gemäß Berliner Freizeitlärm-Richtlinie und eine Betrachtung zu möglichen Wohnnutzungen ergänzt.

Ein Konflikt zwischen Freizeit- und Sportanlagen und den Beherbergungsbetrieben sowie ausnahmsweise zulässigen Wohnungen wird – außer an der Südfassade von Turm 7 – nicht gesehen. Die Sport- und Freizeitnutzungen im Park sind bereits durch die vorhandene bzw. im Bau befindliche Wohnbebauung an der Flottwellstraße und Dennewitzstraße hinsichtlich ihrer Möglichkeiten, Lärm zu erzeugen, begrenzt.

Das vom Umwelt- und Naturschutzamt dargestellte Ergebnis bezüglich der durch die Planung verursachten möglichen Einschränkung der Skateranlage entspricht nicht der Ausführung in der Begründung. Es ist kein Ziel der Planung, die südlich an das Grundstück anschließenden Freizeit- und Sportanlagen, hier ist vor allem die Skateranlage gemeint, in ihrer Nutzung einzuschränken. An der Südfassade von Turm 7 sind Wohnungen daher nur ausnahmsweise zulässig. Diese "ausnahmsweise Zulässigkeit" von Wohnungen impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung der Wohnungen eine immissionsschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Wohnnutzung ist zu untersagen. Von einer solchen Wohnnutzung sind auch die Wohnformen „boarding house“ und „studentisches Wohnen“ umfasst. Hotelnutzung wäre hingegen mit ausreichendem Schallschutz zulässig. Die Ansicht von UmNat, dass Aufenthaltsräume von Wohnungen „undefiniert

zulässig“ seien, wird daher nicht geteilt. Es besteht Konsens, dass ein Nutzungsausschluss für Wohnen nicht festzusetzen ist. Die bisherigen Festsetzungen werden nicht geändert.

Schallschutz – Denkmalschutz

Im Bebauungsplan wird bereits geregelt, dass der Schallschutz in der heranrückenden Neubebauung zu gewährleisten ist. Die Festsetzung erfolgt in der textlichen Festsetzung 8.3. Es entstehen also keine diesbezüglichen Anforderungen an den denkmalgeschützten U-Bahnhof.

Verträglichkeit / Auswirkungen

Luftrecht / Radarverträglichkeit

Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde ein Radargutachten erarbeitet, in dem die Auswirkungen der Hochhäuser auf die bestehenden Radaranlagen prognostiziert wurden. Das Gutachten wurde durch den Gutachter sowohl mit der zivilen als auch der militärischen Flugsicherung abgestimmt.

Das Ergebnis des Gutachtens wird von der Bundeswehr nicht mitgetragen und sie teilt mit, dass sie im 1. Quartal 2018 ein Gegengutachten aufstellen lassen will. Dieses Gutachten liegt bisher (Stand 20.04.2018) nicht vor. Die Radar-Verträglichkeitsprüfung wird in Abstimmung mit der Bundeswehr angepasst.

Richtfunkstrecken

Die Planung führt zu keinen Konflikten mit den Richtfunkstrecken von LAN-COM East.

Die Planung (Türme 5 und 6) führt jedoch zu Konflikten mit den Richtfunkstrecken von Telefónica. Die Information wurde an den Entwicklungsträger weitergegeben mit der Aufforderung, sich diesbezüglich mit dem Richtfunkbetreiber in Verbindung zu setzen.

Elektromagnetische Felder

Das Minimierungsgebot nach § 4 Absatz 2 der 26. BImSchV wurde in der "Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder" aus folgenden Gründen nicht betrachtet:

- Das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV gilt nur für die Errichtung und die wesentliche Änderung von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen. Eine Neuerrichtung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Anlagen findet im vorliegenden Fall nicht statt. Bei bestehenden Anlagen bezieht sich das Minimierungsgebot zudem nur auf beispielsweise eine neue Leitung, während das Minimierungsgebot für die vorhandenen Leitungen nicht anzuwenden ist (vgl. 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, letzter Absatz).
- Auch nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg müssen zwar Anlagen, die an sensible Nutzungen heranrücken, das Minimierungsgebot berücksichtigen. Dies gilt jedoch nicht umgekehrt.
- Ziel des Minimierungsgebotes ist es, die von den Anlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder zu minimieren, d.h. es bezieht sich auf technische Lösungen an den EMF-Quellen (dort wo die Felder entstehen bzw. ihre Ursache haben) und nicht auf den Immissionsort (vgl. 26. BImSchV VwV, Kapitel 3.1 "Minimierungsziel" und Kapitel 5 "Technische Möglichkeiten zur Minimierung"). Maßnahmen an den EMF-Quellen sind nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit den Betreibern der EMF-Quellen realisierbar.
- Maßnahmen zur Minimierung am Planvorhaben sind aufwendig (insbesondere diejenigen zur Abschirmung der Magnetfelder), so dass vsl. der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt ist (vgl. § 41 BImSchG, Abs. 2 sowie 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, vorletzter Absatz).

Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder wird entsprechend ergänzt.

Lichtemissionen

In der TF 10.4 wird geregelt, dass wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen unzulässig ist. Ein Lichtgutachten ist nicht erforderlich.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Es wurde ein Verschattungsgutachten erstellt, in dem dargestellt wird, dass nur der an das Baufeld direkt anschließende Teil des Westparks verschattet wird und dies auch nur am Vormittag. Der Gutachter hält diese Auswirkung aufgrund des räumlich und zeitlich begrenzten Umfangs für nicht wesentlich.

Die Ansicht, dass der Westpark durch die Türme bedrängt wird und Qualitätsverluste zu erwarten seien, wird nicht geteilt.

Technische Erschließung / Leitungen**Wasserhaushalt / Niederschlagswasser**

Die Machbarkeitsstudie Niederschlagswasser wird bzgl. der Einleitbeschränkung in den Landwehrkanal geändert. Die weiteren Hinweise zur Einleitbeschränkung und zur erforderlichen Rückhaltung auf dem Grundstück werden in die Machbarkeitsstudie aufgenommen.

Im Rahmen der Bebauungsplanung wird über die Machbarkeitsstudie nachgewiesen, dass das Niederschlagswasser entsorgt werden kann und welche Möglichkeiten bestehen. Das konkrete Konzept ist erst für das Baugenehmigungsverfahren erforderlich. Die dargestellten Grundsätze zur vertiefenden Niederschlagswasserkonzeption werden dabei berücksichtigt.

Wasserversorgung

Im Bebauungsplan wird der Anschluss und die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt. Damit ist es möglich, an das vorhandene Netz in der öffentlichen Trebbiner Straße anzuschließen.

Stromanlagen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet unterschiedliche Anlagen der Stromnetz Berlin GmbH liegen. Die Abstimmung und Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der Planung für die technische Infrastruktur. Sie ist kein Bestandteil der Bauleitplanung.

Es wird nicht als erforderlich angesehen, das in einer öffentlichen Straße verlaufende Hochspannungskabel über eine Festsetzung zu sichern.

Lichtwellenleiterkabel im Kabelführungssystem der Deutschen Bahn AG

Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet Telekommunikationsanlagen liegen. Die Kabelanlagen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Entwicklungsträger wird mit der DB und der Vodafone GmbH konkret abstimmen, ob ggf. Maßnahmen erforderlich werden.

Abschließendes Fazit / Auswirkungen auf das Aufstellungsverfahren

Teilung des Bebauungsplans

Unter Berücksichtigung der Stellungnahme des EBA und der DB ist die Weiterführung des Bebauungsplans in seinem derzeitigen Umgriff bis zur Herstellung des erforderlichen Planungsstandes für die S21, der von DB und EBA bestätigt wird, gehemmt. Daneben gibt es noch weitere Themen / Überlagerungen mit planfestgestellten Flächen unabhängig von der S21, die ebenso mit der DB verbindlich geklärt werden müssen.

In an die Stellungnahme vom EBA anknüpfenden Terminen mit der DB seit Anfang 2018 wurde die Forderung nach einer Planfeststellung auf die Fertigstellung der qualifizierten Vorplanung für den 3. BA der S21 reduziert. Nach Abschluss der ausstehenden Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Berlin wird von ca. 1,5 Jahren Planungsdauer ausgegangen. Der Zeitplan der DB ist jedoch unverbindlich.

Die DB ist nicht grundsätzlich gegen das Projekt Urbane Mitte, sondern sieht sich nicht in der Lage zum jetzigen Zeitpunkt bzw. beim heutigen Planungsstand für die S21 die Kompatibilität der Planung für die Urbane Mitte mit der für die S21 zu bestätigen.

Die Kerngebiete MK 1 bis 4 liegen teilweise in der bahnrechtlich gewidmeten Vorhaltetrasse für die S21. Die Festsetzung von MK 1 bis 4 ist also von der Klärung der Bahnthemen abhängig. Aber auch die Festsetzung anderer Baufelder ist von der Klärung der Bahnthemen abhängig. Die Bebauung in MK 5 z.B. liegt auf einem planfestgestellten Rettungsweg und ist erst nach Verlegung dieses Weges inkl. Durchführung des erforderlichen Verfahrens festsetzbar.

Bei den Baufeldern MK 6 und 7 ist dies dagegen nicht der Fall, da diese nicht von der S21-Trasse tangiert werden. Insofern bietet die Teilung des B-Plans die Möglichkeit, zumindest für einen Teil des Plangebiets (den südlichen Teil) das B-Planverfahren weiterzuführen. Parallel zur Weiterführung des Verfahrens für den südlichen Teil-Bebauungsplan können dann die DB-Themen im Norden geklärt werden.

Unter Berücksichtigung der komplexen Zusammenhänge und Problemlagen im Plangebiet wird die Teilung in einen nördlichen (MK 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9) und einen südlichen Teil (MK 6, 7) als sinnvoll angesehen. Das Verfahren für den südlichen Teil-Bebauungsplan kann nach Beschluss zur Teilung des B-Plans VI-140ca noch in 2018 weitergeführt werden. Für den Teil-Bebauungsplan Nord kann das Verfahren nach Abschluss der Vorplanung für den 3. BA der S 21 bzw. nach Einigung mit der DB und dem EBA weitergeführt werden.

[illegible]

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Nutzungsmischung und -dichte ohne konkrete Angabe des zulässigen Nutzungsmaßes vorgesehen. Dieses ist der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen (AV FNP vom 18.7.17, Teil A, 3.2.1 und 3.2.3). Die beabsichtigte Festsetzung von Kerngebieten aus der FNP-Darstellung gemischten Baufläche M2 als Regelfall entwickelbar, obwohl die vorgesehene GFZ von 4,4 und Verkaufsflächenzahlen bis zu 12.000 m² nicht der für gemischte Bauflächen M2 vorgesehenen mittleren Nutzungsdichte entsprechen (AV FNP vom 18.7.17, Teil A, 3.2.1). Der Geltungsbereich des B-Plans liegt außerhalb eines städtischen Kernbereichs des LEP B-B (Begründung S. 18) und außerhalb der mit dem Symbol Einzelhandelskonzent-	Zielformulierung ersetzt. Die Geschossfläche von 119.000 m² wurde in Abstimmung mit SenSW im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag) ermittelt. Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde aus der Geschossfläche und der maßgebenden Grundstücksfläche die GFZ genau ermittelt, die aufgrund der hohen Abzüge (z.B. für die umfangreichen planfestgestellten Flächen) bei der Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche eine GFZ von 4,4, ergab. Vor diesem Hintergrund ist die GFZ von 4,4 zu relativieren. Außerdem ist die in der Stellungnahme erwähnte mittlere Nutzungsdichte lediglich eine grobe Zielrichtung und keine verbindliche Vorgabe. Die Planung ist aus dem FNP entwickelbar. Die Verkaufsfläche von 12.000 m² war kein Bestandteil des Bebauungsplanentwurfs für die Behördenbeteiligung, sondern eines ersten Einzelhandelsgutachtens vom Januar 2017, das durch ein neues Gutachten (Stand 04.08.2017) mit 7.000 m² VF ersetzt wurde. Dieses Gutachten bildete die Grundlage für den Bebauungsplanentwurf für die Behördenbeteiligung. Das Konzept wurde weiterentwickelt. In dem mit dem Bezirk abgestimmten aktuellen Stand vom 20.03.2018 sind weniger als 5.000 m² VF vorgesehen. <u>LEP B-B</u> Die gemeinsame Landesplanung schreibt in ihrer Stellungnahme, dass das Bebauungsplangebiet weit

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ration dargestellten städtischen Zentren des FNP. Auch das 2017 beschlossene bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept stellt den Standort Gleisdreieck nicht als zentralen Versorgungsbereich dar. Dennoch ist die Entwicklung auch großflächiger Einzelhandelseinrichtungen im Umfang der benachbarten Stadtteilzentren Potsdamer Str. und Mehringdamm (zwei Varianten mit 6.600 m² und 8.600 m² Verkaufsfläche, bzw. 12.000 m² Verkaufsfläche als verträglicher Einzelhandelsflächenrahmen im Einzelhandelsgutachten, welches vom Investor beauftragt wurde) vorgesehen. Diese ist nicht aus der Darstellung des Flächennutzungsplans entwickelbar und steht im Widerspruch zum bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept. Im weiteren B-Plan-Verfahren sollten daher eine Anpassung der B-Plan-Festsetzungen an die Aussagen des bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept erfolgen und das „Kurzgutachten zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Rahmen des Projekts 'Urbane Mitte' am	überwiegend dem städtischen Kernbereich „Gebiet/ Umfeld Potsdamer Straße“ gemäß LEP B-B, Festlegungskarte 2, zuzuordnen ist. Darin sind auch großflächige Einzelhandelseinrichtungen, wie sie in den Kerngebieten MK 1, MK 3 und MK 8 (s.a. Begründung zum BP VI-140ca S.105-107) planerisch bzw. konzeptionell vorgesehen werden, nach Grundsatz 4.8 LEP B-B zulässig. <u>FNP</u> SenSW weist darauf hin, dass die Entwickelbarkeit aus der Darstellung des FNP nur eingeschränkt gegeben ist. Während die Festsetzung von Kerngebieten aus der M2 Darstellung als Regelfall entwickelbar ist, beschränkt nach Meinung von SenSW das Fehlen der Darstellung einer Einzelhandelskonzentration die Zulässigkeit von Einzelhandel / großflächigem Einzelhandel. Dem ist entgegenzustellen, dass gemäß § 7 BauNVO Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben dienen und nicht auszuschließen sind. In § 11 Abs. 3 BauNVO heißt es, dass großflächiger Einzelhandel außer in Kerngebieten nur in Sondergebieten zulässig ist. Die Zulässigkeit in Kerngebieten ist also eher die Regel als die Ausnahme. <u>Bezirkliches Einzelhandels- und Zentrenkonzept</u> SenSW stellt auch fest, dass die Ausweisung der VF von 7.000 m² im Widerspruch zum bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept steht. Unter Berücksichtigung der Hinweise von SenSW wurde das Einzelhandelsgutachten für das Plangebiet vom 04.08.2017 weiter ausgearbeitet (bezeichnet als Einzelhandelsgutachten 2a), die VF erneut reduziert und das Konzept zwischen dem Bezirk, den Gutach-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Gleisdreieck“ von Nov. 2017 als weitere Abwägungsgrundlage herangezogen werden: Das Vorhaben und die Ergebnisse des vom Investor beauftragten Einzelhandelsgutachtens werden dort auf ihre Verträglichkeit mit den bezirklichen Entwicklungsabsichten geprüft und bewertet. Außerdem wird darin ein Vorschlag für eine tragfähige und verträgliche Einzelhandelsstruktur für das Areal „Urbane Mitte“ entwickelt, der im Einklang mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept sowie den für Berlin und für den Bezirk geltenden Ansiedlungsregeln steht. <u>2. Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und räumlichen Entwicklungsplanungen</u> Die vorgesehene bauleitplanerische Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen (vertikale und horizontale Gliederung) ist mit Blick auf die Vorgaben des StEP Zentren 3 sowie der AV Einzelhandel prinzipiell zu begrüßen. Unter Berücksichtigung dieser Feinsteuerung sind laut Begründungstext Verkaufsflächen von bis zu 8.582 qm im B-Plan-Gebiet zu erwarten (S. 107 der Begründung). In mehreren Kerngebieten werden hierbei auch großflächige Einzelhandelseinrichtungen ermöglicht: ▪ im MK 1 mit bis zu 1.306 qm VKF in EG und 1. OG, ▪ im MK 3 mit bis zu 2.114 qm VKF in EG und 1. OG, ▪ sowie im MK 8 mit bis zu 3.182 qm VKF in zwei Geschossen. Eine nach Sortimentsgruppen bzw. Zentrenrelevanz differenzierte Steuerung, wie sie laut StEP Zentren 3 erforderlich ist, wird derzeit nicht vorgesehen, so dass alle erdenklichen Sortimentsgruppen zulässig wären. Die Zulässigkeit großflächiger zentrenrelevanter Einzelhandelseinrichtungen widerspricht jedoch nicht nur den Vorgaben des StEP Zentren 3, sondern auch dem im Nov. 2017 durch die BVV Friedrichshain-Kreuzberg beschlossenen bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept (dort: Kap. 5.3.2). Sie	tern für das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept und dem Gutachter für die Urbane Mitte am 21.03.2018 diskutiert und abgestimmt. <u>Einzelhandelsgutachten 2a vom 20.03.2018</u> In den beiden unteren Geschossen sollen Nutzungen angeboten werden, die dem Standort seinen urbanen Charakter und ein besonderes Profil verleihen. Die Profilierung des Standorts wurde weiter herausgearbeitet. Es wird folgendes Ziel formuliert: <i>"Entwicklung zu einem urbanen Standort mit auf die Zielgruppen der Office Nutzer, Nachbarschaft, Touristen zugeschnittenen Angeboten mit dem Schwerpunkt auf Nahversorgung, „Handmade“, aber auch Mobilität, Bewegung, Sport immer mit dem Anspruch etwas Außergewöhnliches zu schaffen"</i> Im Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot werden die Themen "Lokal / Regional" und "Handgemacht" hervorgehoben. Zur Umsetzung dieses Profils wurde im Rahmen der laufenden Projektentwicklung ein detailliertes Nutzungs- und Belegungskonzept entwickelt. Unter anderem wurden bei der Konzeptentwicklung auch die separat durchgeführten Frequenzanalysen der Firma Space Syntax mit herangezogen, die Prognosen zum zukünftigen Fußgänger- und Radverkehr im und um das Plangebiet machen. Es wurde ein ausgewogener und kleinteiliger Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistungen sowie Freizeit- und Kulturangeboten für ein breites Publikum entwickelt. Aufgrund der Lage am Park sollen insbesondere auch Sportangebote Teil der Nutzungen im EG und 1. OG sein. Die im Einzelhandelsgutachten 2a angestrebte Verkaufsfläche liegt bei 4.600 m². Im Sinne der Stellungnahme von SenSW wurden folgende Änderungen umgesetzt:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gefährdet das prioritäre Ziel, die umliegenden städtischen Zentren zu sichern und zu stärken. So weist etwa das nur wenige hundert Meter entfernte Ortsteilzentrum Potsdamer Straße unter städtebaulichen Aspekten einen mittleren und unter handelsfunktionalen Gesichtspunkten einen hohen Handlungsbedarf auf (vgl. StEP Zentren 3, Abb. 6). Vor diesem Hintergrund ist es im B-Plan-Verfahren erforderlich, das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept vom Nov. 2017 ergänzend zu berücksichtigen und die planerische Feinsteuerung der Einzelhandelsnutzungen im Sinne der im bezirklichen Zentrenkonzept enthaltenen Steuerungsregeln zu überarbeiten. Als weitere Abwägungsgrundlage sollte zudem das im Nov. 2017 im Auftrag des Bezirksamtes erarbeitete „Kurzgutachten zur Verträglichkeit von Einzelhandelsansiedlungen im Rahmen des Projekts 'Urbane Mitte' am Gleisdreieck“ genutzt werden, das die Zulässigkeit eines großflächigen Lebensmittelmarktes empfiehlt. Durch die sachgerechte Berücksichtigung dieser ergänzenden Konzepte bzw. Untersuchungen kann voraussichtlich auch der Widerspruch zum StEP Zentren 3 ausgeräumt werden.	▪ Bedarfsgerechte Planung / Zusätzlich Optimierung hinsichtlich der zu erwartenden Frequenzverteilung in der EG Zone ▪ Reduktion des Einzelhandelsanteils auf 30% der GF in den beiden unteren Geschossen ▪ Beschränkung von EH auf die beiden unteren Geschosse, davon ca. 90% im EG ▪ Kleinteiligkeit / Kreuzberger Läden: beinahe alle Einheiten unter 250 m² VF, abgesehen von einem großflächigen zweigeschossigen EH in MK1 sowie den geplanten Nahversorgern ▪ Weiterer Ausschluss von EH in bestimmten Kerngebieten ▪ Weitere Einschränkung der Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel <u>Großflächiger Einzelhandel</u> Großflächiger Einzelhandel soll nur noch in zwei Kerngebieten zulässig sein, im MK 1 und MK 8. MK 1: Die Großflächigkeit tritt nur ein, wenn EG und 1.OG (ohne Sockel der S21) als Einheit genutzt werden. Insgesamt: ca. 900 m² VF; Ziel ist es, am Eingang des Plangebiets Möglichkeiten für eine außergewöhnliche Nutzung bzw. einen über die Nachbarschaft hinaus wirkenden Frequenzbringer zu schaffen. MK 8: Großflächiger Einzelhandel wird hier nur zulässig gemacht, um zu gewährleisten, dass das geplante Markthallenkonzept in den Viadukten der U-Bahn auch im Falle einer planungs-/ baurechtlichen Einordnung als großflächiger EH (Agglomeration) weiterhin zulässig ist.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Auf dem Termin am 21.03.2018 mit dem Bezirk, den Gutachtern für das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept und dem Gutachter für die Urbane Mitte wurde festgestellt, dass das Einzelhandelsgutachten 2a mit dem bezirklichen Einzelhandels- und Zentrenkonzept kompatibel ist. Von besonderem Interesse war dabei die städtebauliche und freiraumplanerische Gestaltung der Nullebene, die für das Funktionieren des Konzepts von entscheidender Bedeutung sind. Diese wurde im vorliegenden Masterplan als durchdacht und geeignet bewertet. Das Protokoll des Termins mit umfangreichen Anlagen kann beim Stadtplanungsamt eingesehen werden. Die Festsetzungen im Bebauungsplan werden an das Einzelhandelsgutachten 2a angepasst. Fazit: Fachgutachten ▪ Das Einzelhandelsgutachtens 2 (Stand 04.08.2017) wurde zum Einzelhandelsgutachten 2a (Stand 20.03.2018) überarbeitet. Planung / Festsetzungen ▪ Die Festsetzungen werden an das Einzelhandelsgutachten 2a angepasst. Begründung ▪ Die Fassung des FNP wird aktualisiert. ▪ Die GFZ-Angabe zur gemischten Bauflächen M2 wird gestrichen und durch die verbale Zielformulierung ersetzt. ▪ Das Kapitel zum Einzelhandel und die Festsetzungen werden an das Einzelhandelsgutachten 2a

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			angepasst.
26/58	SenSW Wohnungsbauleitstelle Schreiben vom 21.12.2017 Eingegangen am 21.12.2017	Wie der Begründung zu entnehmen ist, ist nach der frühen Behördenbeteiligung die Entscheidung erfolgt, dass in dem Bebauungsplanentwurf VI-140ca kein Baurecht für Wohnungsbau geschaffen wird. Vor diesem Hintergrund sind die Belange der Wohnungsbauleitstelle nicht berührt. Falls im weiteren Planungsverfahren eine Änderung der Planungsziele erfolgt, bittet die Wohnungsbauleitstelle um erneute Beteiligung.	Mit Blick auf die Immissionssituation und auch die ursprünglich im Rahmenvertrag vorgesehene Verteilung der Nutzungen auf die verschiedenen Baufelder ist auch im weiteren Verfahren nicht vorgesehen, Planungsrecht für Wohnungsbau zu schaffen. Damit sind die Belange der Wohnungsbauleitstelle weiterhin nicht berührt. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis
15/47	SenSW Z MI 14 (Ministerielle Grundsatzangelegenheiten) Schreiben vom 14.12.2017 Eingegangen am 14.12.2017	Nach den vorgelegten Unterlagen zum o.g. Bebauungsplanverfahren hat SenSW Z MI 14 folgende Anmerkungen: ▪ Der bestehende Fuß-/Radweg (Radfernweg Berlin-Leipzig) wurde mit Fördermitteln gebaut. Dies ist im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen, da der bestehende Weg verändert wird und dies ggf. förderrechtliche Folgen nach sich zieht. ▪ Auf oberirdische Stellplätze soll künftig gänzlich verzichtet werden. Der erforderliche Stellplatzbedarf wird mit den geplanten Tiefgaragen nicht abgedeckt. 40% des Parkbedarfs soll außerhalb des Plangebietes (Parkhaus) abgewickelt werden. ▪ Schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl Menschen sollen in den Tiefgaragen parken. ▪ Die o.g. Punkte sieht SenSW Z MI 14 als kritisch an. Im Rahmen der weiteren Planung ist dies mit den entspre-	In der Planung wurde berücksichtigt, dass der Radfernweg Berlin-Leipzig mit Fördermitteln gebaut wurde. Die geplanten Aufwertungen des bestehenden Weges (Verbreiterung und Entschärfung einer Kurve) wurde mit dem Fördermittelgeber abgestimmt und die Zustimmung eingeholt. Hinweis: Das Parkhaus befindet sich ebenfalls im Eigentum des Entwicklungsträgers. Das Angebot von Stellplätzen für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl in den TG mit Fahrrad-Anbindung wird als gleichwertig zu ebenerdig angeordneten Stellplätzen angesehen. Die benannten Punkte wurden mit den entsprechenden Stellen abgestimmt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		chenden Stellen abzustimmen. - Die Begründung, dass aufgrund der guten Anbindung eine zusätzliche Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den ÖPNV möglich ist, hält SenSW Z MI 14 für fraglich. - Die gemeinsamen Verkehrsflächen für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer und den Lieferverkehr werden zu Konflikten führen. Dies ist im Rahmen der weiteren Planung zu berücksichtigen.	Die Annahmen zum Modal Split sind Bestandteil eines erneuten Abstimmungstermins zwischen dem Verkehrsgutachter und der hierfür zuständigen SenUVK. Für das Quartier wurde nach der Einleitung der Behördenbeteiligung ein Logistikkonzept Ver- und Entsorgung erstellt. Geplant ist ein Umschlagpunkt im Norden von Turm 1, um von hier aus möglichst viele Transporte unterirdisch abzuwickeln. Das führt zu einer weitgehenden Minimierung des Verkehrs und der Konflikte mit den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern in der Nullebene. Insbesondere MK8 muss jedoch über die Hofpromenade angeliefert werden, da das denkmalgeschützte U-Bahnhofsbauprodukt nicht unterkellert ist und von daher nicht unterirdisch angeliefert werden kann. Der V+E-Verkehr soll deutlich reduziert werden und die Einrichtung von Zeitfenstern die Konflikte weitgehend minimieren. Die weiterentwickelte Verkehrsplanung wird erneut mit SenUVK abgestimmt. Regelungen hierzu sollen so dann entweder im B-Plan selbst oder im Städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. Fazit: Fachgutachten - Das Verkehrsgutachten wird überarbeitet. Planung / Festsetzungen - Die Planung wird nicht geändert. Begründung - Die Begründung wird entsprechend ergänzt, insbesondere zur Ver- und Entsorgung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
22/55	SenUVK I C (Lärm) Schreiben vom 04.01.2018 Eingegangen am 04.01.2018	Sie erhalten die Stellungnahme von SenUVK IC, die sich auf die gesetzlichen Grundlagen der §§ 47 ff. BImSchG, Luftreinhaltepläne und Lärminderungsplanung, stützt. <u>Nachrichtlicher Hinweis</u> Durch das Plangebiet verläuft die avisierte Trasse der zukünftigen S-Bahnlinie S 21. Derzeit kann nicht abgesehen werden, ob dadurch verpflichtende Lärmschutzmaßnahmen nach der 16. BImSchV zu gewähren sind, wovon aber auszugehen ist. Es kommen dabei folgende Maßnahmen in Betracht: ▪ Prüfung aktiver Maßnahmen zum Luftschall- und Erschütterungsschutz, ▪ Herstellung eines ausreichenden Schalldämmmaßes der Außenbauteile von schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen, ▪ Ggf. Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen sowie ▪ Ggf. Maßnahmen zum Schutz von Außenwohnbereichen, ggf. Entschädigung der Nutzungseinschränkung, falls Maßnahmen nicht möglich oder nicht angemessen sind. Teile der genannten Maßnahmen werden bereits heute vom Bebauungsplan ergriffen. Derzeit kann von hiesiger Stelle nicht beurteilt werden, ob diese auch zukünftig Lärmschutzmaßnahmen abdecken, die bei Anwendung der 16. BImSchV erforderlich werden. Die Kosten der Maßnahmen sind vom Träger des S-Bahnbaus zu begleichen, wenn es bislang noch keine verfestigte Planung dazu gibt. Hier sollte geprüft werden, ob ggf. eine Kostenübernahme durch den Entwicklungsträger der Bebauung des Plangebietes möglich ist. Außerhalb meiner Zuständigkeit bittet SenUVK IC, die nachfolgenden Hinweise aus der Sicht des Schutzes vor	In der schalltechnischen Untersuchung wurde der Lärm der geplanten S21 prognostiziert und in den Lärmschutzfestsetzungen berücksichtigt. Relevant ist dabei auch der Lärm, der vom Betrieb des geplanten S-Bahnhofs ausgeht. Hier wurde als worst-case Ansatz die Anlage eines nicht eingehausten Bahnhofs mit der entsprechenden Schallausbreitung berücksichtigt. Vom Schallgutachter wird aufgrund der dann umfangreich erforderlichen Schallschutzmaßnahmen die Einhausung des S-Bahnhofs empfohlen. Der Hinweis auf die 16. BImSchV wird vom Gutachter geprüft und das Ergebnis in der schalltechnischen Untersuchung ergänzt. Im B-Plan werden die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festgesetzt. Nach dem bisherigen Abstimmungsstand werden die Kosten für die Schallmaßnahmen in den Neubauten vom Entwicklungsträger getragen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>anlagenbezogenem Lärm</u> zu beachten: Grundlage der Stellungnahme ist die Schalltechnische Untersuchung des Akustik Labor Berlin Nr. UMB 16.194.01 P Version 3 vom 03.08.2017 sowie die Begründung zum B-Plan vom 16.08.2017. In der Schalltechnischen Untersuchung werden neben dem Verkehrslärm auch Gewerbe-, Freizeit- und Sportlärm betrachtet. Der Gewerbelärm wird differenziert nach Quellen innerhalb und außerhalb des Plangebietes betrachtet. Aufgrund der nicht abgeschlossenen Planungen wird angemessen gefordert, die innerhalb des Plangebietes entstehenden Quellen im Rahmen der jeweiligen Baugenehmigungen zu betrachten. Für die Haustechnischen Anlagen wird auf S. 102 dafür ein Rahmen gesetzt, der auch für weitere gewerbliche Quellen als Orientierung für die einzuhaltenden Pegel angesehen werden sollte: „Damit die Anforderungen der TA Lärm bei Vollausbau des Plangebiets erfüllt werden können, sollten in jedem Kerngebietsteil nur solche Anlagen zugelassen werden, deren Gesamt-Beurteilungspegel am jeweils maßgeblichen Immissionsort die Immissionsrichtwerte der TA Lärm um mindestens 10 dB(A) unterschreitet.“ Es wird sachgerecht darauf aufmerksam gemacht, dass es sich nicht um einen Regelfall nach Nr. 3.2.1 der TA Lärm handelt, bei dem die Unterschreitung des Immissionsrichtwertes um 6 dB ausreicht, um die Forderungen der TA Lärm zu erfüllen. Von den außerhalb des Plangebietes einwirkenden gewerblichen Schallquellen verursacht ausschließlich die „Station Berlin“ Immissionen, die zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte an den Fassaden der Gebäude im Plangebiet führen können. Von diesem jedoch gehen Immissionen aus, die an einer Reihe von Fassaden zu Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte	Der Hinweis wird dem Schallgutachter zur Kenntnis gegeben und die schalltechnische Untersuchung entsprechend angepasst.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		führen. In der Schalltechnischen Untersuchung wird deshalb dargestellt, dass an den betroffenen Fassaden keine Immissionsorte mit nachts schutzbedürftiger Nutzung entstehen sollen. Diese Aussage ist zu verschärfen, weil es, um die Rechtssicherheit des Planes zu gewährleisten, erforderlich ist, dass dort keine solchen Immissionsorte entstehen dürfen. Sollten bauliche Maßnahmen Immissionsorte an diesen Fassaden vermeiden, so ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen, dass sichergestellt wird, dass durch tieffrequente Geräuschimmissionen keine erheblichen Belästigungen verursacht werden können. Alternativ können auch die Begrenzungsflächen der Station Berlin akustisch verbessert werden. Dies setzt jedoch voraus, dass im Anschluss die schalltechnische Untersuchung überarbeitet wird. Die Beurteilung des Sportlärms erfolgt im Gutachten noch nach der veralteten 18. BImSchV. Da jedoch keine Konflikte ausgewiesen werden, bleibt dies ohne Belang.	Der Hinweis von SenUVK wird dem Schallgutachter zur Kenntnis gegeben, um zu prüfen, welche Auswirkungen die Forderung nach „keinen Immissionsorten“ hat. Die Beurteilung von tieffrequenten Geräuschen in Verbindung mit der Veranstaltungsstätte STATION Berlin sollen im städtebaulichen Vertrag geregelt werden. Sinngemäß ist folgendes zu vereinbaren: "Nach Errichtung der Gebäude erfolgt eine Begutachtung der Schallemissionen der Veranstaltungsstätte Station und eine erneute Prognose der Schallimmissionen einschließlich der tieffrequenten Geräuschanteile durch eine vom Investor beauftragte anerkannte Messstelle gemäß § 29b BImSchG. Sofern vor den geöffneten Fenstern schutzbedürftiger Räume bzw. bei tieffrequenten Geräuschen innerhalb von den am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Räumen in den Gebäuden der Urbanen Mitte Berlin Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der Anhaltswerte der Norm DIN 45680 mit Beiblatt 1 zu erwarten sind, werden Maßnahmen an den Gebäuden der UMB gemäß den anerkannten Regeln der Technik zur Reduzierung der Immissionen erarbeitet. Der Investor verpflichtet sich, die erforderlichen Maßnahmen zu seinen Lasten durchführen zu lassen." Die genaue Formulierung für den städtebaulichen Vertrag erfolgt in Abstimmung mit dem Entwicklungsträger und den Planungsjuristen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Für die Emissionen der Freizeitanlagen wird sachgerecht die VDI-Richtlinie 3770 zugrunde gelegt. Allerdings wird der Impulszuschlag nicht nach Berliner Freizeitlärmrichtlinie angewendet, sondern gemäß LAI Freizeitlärmrichtlinie. Dies führt zu einer Überzeichnung der Immissionen. Diesbezüglich ist eine Korrektur der eingereichten Unterlagen erforderlich, die eine gewisse Verringerung der Fassadenbereiche mit Richtwertüberschreitungen in den Ruhezeiten nach sich ziehen sollte. In der Begründung wird dazu ausgeführt: „Sofern in den geplanten Gebäuden keine Wohnungen vorgesehen werden, sind nach Auffassung des Schallgutachters die Immissionsrichtwerte für Ruhezeiten nicht anzuwenden.“ Der Auffassung ist zu folgen, aber der Fall, dass Wohnungen an diesen Fassaden entstehen, wird nicht betrachtet. Diesbezüglich ist die Begründung zu ergänzen, um Nutzungseinschränkungen insbesondere für die Skateanlage zu vermeiden. Es ist darzulegen, ob schallmindernde Maßnahmen an der Anlage vorgenommen werden sollen oder Immissionsorte mit in den Ruhezeiten sensiblen Nutzungen vermieden werden.	Die schalltechnische Untersuchung wird dahingehend geändert, dass die Berliner Freizeitlärmrichtlinie angewandt wird. Im Schallgutachten wird eine Neuberechnung der Schallemissionen und –immissionen gemäß Berliner Freizeitlärm-Richtlinie und eine Betrachtung zu möglichen Wohnnutzungen ergänzt. Aus der Planung sollen keine Nutzungseinschränkungen insbesondere für die Skateranlage resultieren. An den vom Freizeitlärm betroffenen Fassaden sollen Immissionsorte mit in den Ruhezeiten sensiblen Nutzungen vermieden werden. Fazit: Fachgutachten - Die Schalltechnische Untersuchung wird überarbeitet. Planung / Festsetzungen - Die Festsetzungen werden an das Ergebnis der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung angepasst. Begründung - Die Begründung wird entsprechend überarbeitet.
21/32	SenUVK II D (Wasserbehörde) Schreiben vom 13.12.2017 Eingegangen am 20.12.2017	Gegen die Ziele des vorliegenden Bebauungsplans bestehen aus wasserbehördlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken. Ziel des Bebauungsplans ist es die planungsrechtlichen	(Die Wasserbehörde hat grundsätzlich keine Bedenken gegen die Planung.)

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Voraussetzungen für ein neues Quartier mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck zu schaffen. Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan den geplanten Umsteigebahnhof der S 21 am Bahnhof Gleisdreieck, den Radfernweg Berlin-Leipzig, die für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungswege und -flächen sowie die Parkeingänge in den Park am Gleisdreieck und die Verbindung zwischen Ost- und Westpark. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 4,46 ha von denen auf ca. 3,34 ha eine Neubauung geplant ist. Das Regenwasser der Nachbargebiete entwässert überwiegend über das Mischsystem. Der Landwehrkanal verläuft in einem Abstand von ca. 250 m zur nordöstlichen Plangrenze. In der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchung werden die grundsätzlichen Möglichkeiten der Niederschlagsentwässerung für das Vorhabengebiet betrachtet. Eine Versickerung ist vor allem aufgrund der unterirdischen Anlagen nur sehr begrenzt möglich. Eine extensive Begrünung der Dachflächen ist zu 20% vorgesehen. Die Tiefgaragen sollen intensiv begrünt werden. Für den verbleibenden Abfluss wurden die erforderlichen Speicherräume je Baufeld ermittelt. Dabei wurde eine Einleitbeschränkung von 10 l/(s*ha) ins Mischsystem berücksichtigt (beruhend auf einer Vorgabe der BWB). Für eine Einleitung in den Landwehrkanal wurde ein Gesamtabfluss von 85 l/s angenommen (entspricht einem Gebietsabfluss von 24,8 l/(s*ha)). Die Einleitbeschränkung von 10 l/(s*ha) in ein Gewässer wurden somit nicht berücksichtigt. Im Rahmen einer vertiefenden Niederschlagsentwässerungskonzeption sind folgende Grundsätze zu berücksichtigen: Durch planerische Vorsorge sollte die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Vorhabengebietes sichergestellt werden. Ist eine Einleitung nicht zu vermeiden,	Der Hinweis wird in der Überarbeitung der Machbarkeitsstudie berücksichtigt. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird über die Machbarkeitsstudie nachgewiesen, dass das Niederschlagswasser entsorgt werden kann und welche

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ist diese nur in Höhe des Abflusses zulässig, der im „natürlichen“ Zustand (ohne Versiegelung) auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf den für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüsse rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten folgende Übergangsregelungen: Bei Bauvorhaben im Einzugsgebiet eines Gewässers 2. Ordnung gilt eine maximale Abflussspende von 2 l/(s*ha), im Einzugsgebiet eines Gewässers 1. Ordnung oder im Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation von 10 l/(s*ha) für die Fläche des kanalisierten bzw. durch das Entwässerungssystem erfassten Einzugsgebietes (AE,k). Ergibt sich hieraus eine Einleitmenge von weniger als 1 l/s stellt dies aufgrund der technischen Machbarkeit die Drosselvorgabe dar. Die Einleitbeschränkung gilt sowohl für mittelbare Einleitungen in die Kanalisation als auch für Direkteinleitungen (hier: Landwehrkanal - Gewässer 1. Ordnung) als max. zulässiger Drosselabfluss und ist unabhängig von der Jährlichkeit. Ggf. darüberhinausgehende Einleitbeschränkungen der BWB sind zu beachten. Bei der Gesamtkonzeption ist zu berücksichtigen, dass die Regenmenge, die die zulässige Einleitmenge übersteigt, schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten wird und somit ein Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben ist. Das Regenwasser darf nicht in den Straßenraum oder in angrenzende Grundstücke entlastet werden bzw. zu Schäden bei Dritten führen. <u>Begründung</u> Das Niederschlagswasser von versiegelten Flächen fließt schnell ab und steht damit nicht für die Verdunstung und Versickerung zur Verfügung. Dies führt neben den Folgen für das örtliche Klima bei ungedrosselter Ableitung zu häufig wiederkehrenden, großen Abflussspitzen im Gewässer,	Möglichkeiten bestehen. Das konkrete Konzept ist erst für das Baugenehmigungsverfahren erforderlich. Die dargestellten Grundsätze zur vertiefenden Niederschlagswasserkonzeption sind dabei zu berücksichtigen. In der Stellungnahme wird insbesondere auf die Einleitbeschränkungen hingewiesen, die einzuhalten sind und die daraus resultierende erforderliche Rückhaltung auf dem Grundstück. Die Hinweise zur Einleitbeschränkung und zur erforderlichen Rückhaltung auf dem Grundstück werden zur Kenntnis genommen und in die Machbarkeitsstudie aufgenommen. Die Begründung zum Umgang mit Niederschlagswasser wird zur Kenntnis genommen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		die eine starke Belastung für die Gewässerökologie darstellen und zur Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen führen können. In Abhängigkeit der Herkunft des Niederschlagswassers führt es zudem zu einer stofflichen Belastung. Eine zusätzliche stoffliche und hydraulische Belastung der Gewässer ist zu vermeiden. Eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt ist anzustreben. Niederschlagswasser, welches aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes- WHG -) und muss so beseitigt werden, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§ 55 Abs. 1 Satz 1 WHG). Gemäß § 27 Abs. 1 WHG ist für oberirdische Gewässer der gute ökologische und chemische Zustand zu erreichen. Für künstliche oder erheblich veränderte Gewässer sind nach § 27 Abs. 2 WHG das gute ökologische Potenzial und ein guter chemischer Zustand zu erreichen. Eine Verschlechterung ist jeweils zu vermeiden. Nach § 55 Abs. 2 WHG soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Gemäß § 36a BWG (Versickerungsgebot) ist in Abhängigkeit der Belastung des Niederschlagswassers die Versickerung des Niederschlagswassers über die belebte Bodenzone anzustreben. Abgeleitet aus den o.g. rechtlichen Vorgaben sind im DWA-Arbeitsblatt A-100 (Leitlinien der integralen Siedlungsentwässerung) als übergeordnete Zielsetzung der integralen Siedlungsentwässerung dargestellt, "[...] die Veränderungen des natürlichen Wasserhaushaltes durch Siedlungsaktivitäten in mengenmäßiger und stofflicher Hinsicht so gering zu halten, wie es technisch, ökologisch und wirtschaftlich vertretbar ist" (DWA A-100, Seite 9, Stand Dez. 2006).	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>Hinweise:</u> <u>1. Niederschlagsentwässerung</u> Bei der Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzeptes sind alle gängigen allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. <u>2. Grundwasserbenutzung</u> Sollen für die Umsetzung der Planungen Grundwasserbenutzungen erfolgen, ist folgendes zu beachten: Das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten bzw. Ableiten von Grundwasser sowie Einbringen bzw. Einleiten von Stoffen in das Grundwasser stellen nach den Bestimmungen des § 9 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) Benutzungen dar, die in Verbindung mit § 46 Abs. 1 Nr. 1 bzw. § 49 Abs. 1 Satz 2 WHG einer wasserbehördlichen Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG bedürfen. Um die Auswirkungen der Grundwasserförderung auf Umgebung, Gebäude, Anlagen Dritter sowie auf Schutzgüter, insbesondere bei Altlasten, zu minimieren, werden häufig Bauausführungen in „Trogbauweise“ (Baugrube mit einer Dichtheit von mindestens 1,5 l/s x 1.000 m² der benetzten Wand und Sohlfläche) gefordert. Im eigenständigen wasserbehördlichen Verfahren wird geprüft, welche Auswirkungen die beantragten Grundwasserbenutzungen tatsächlich haben werden. Für die stofflichen Benutzungen des Grundwassers, d.h. unterhalb des HGW/zeHGW, sind die Anforderungen des § 48 des Wasserhaushaltsgesetzes einzuhalten (Grundwasserträglichkeit). In Abhängigkeit von den geplanten Grundwasserentnahmen ist eine UVP-Vorprüfung oder eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen des wasserrechtlichen Erlaubnisverfahrens nach § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in Verbindung mit § 16h des Berliner Wassergesetzes (BWG) und Nr. 13.3, der Anlage	Im Rahmen der B-Planung wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt, die die Möglichkeiten zum Umgang mit dem Niederschlagswasser aufzeigt. Nach Festsetzung des B-Plans wird in einer nächsten Stufe parallel zur Konkretisierung des Bauvorhabens ein Niederschlagsentwässerungskonzept erstellt. Dabei werden die Hinweise zur Niederschlagsentwässerung und zur Grundwasserbenutzung berücksichtigt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		3 des BWG vorzunehmen. Weitere zulassungspflichtige Grundwasserbenutzungen sind z.B. das Errichten und Betreiben von Brunnen und die Erdwärmenutzung. In den wasserrechtlichen Verfahren (Wasserhaltungen, Brunnen, Erdwärme usw.) erfolgt jeweils die Beteiligung der zuständigen Altlastenbehörde. Sind für den beplanten Bereich Einträge im Bodenbelastungskataster BBK oder weitergehende diesbezügliche Erkenntnisse vorhanden, können für die Feststellung der Erlaubnisfähigkeit und für die Ausführung von Grundwasserbenutzungen Maßnahmen zur Ermittlung und/oder Überwachung der Grundwasserqualität im Bereich der Grundwasserbenutzungen erforderlich werden (z.B. Förderwasseruntersuchungen, Grundwassergütemessstellen). <u>Rechtsgrundlagen:</u> WHG – Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I. S. 2585), das durch Artikel 4 Absatz 76 des Gesetzes vom 7.8.2013 (BGBl. I. S. 3154) geändert worden ist. BWG – Berliner Wassergesetz (BWG) in der Neufassung vom 17.7.2005 (GVBl S. 357), das zuletzt durch Art. III des Gesetzes vom 20.5.2011 (GVBl S.209) geändert worden ist.	Fazit: Fachgutachten - Die Machbarkeitsstudie Niederschlagswasser wird bzgl. der Einleitbeschränkung in den Landwehrkanal geändert und die Hinweise ergänzt. Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Die Begründung wird entsprechend der Hinweise ergänzt.
03/53	SenUVK IV E (Luftrecht / Radar) Schreiben vom 16.11.2017 Eingegangen am 16.11.2017	<u>Luftrechtliche Stellungnahme</u> Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches i.S.d. § 12 LuftVG. Hindernisrechtlich gilt daher §14 Abs. 1 LuftVG, wonach Bauwerke (und allgemein Hindernisse i.S d. §15 Abs. 1 LuftVG) erst ab einer Höhe größer 100 m über Grund bei der Obersten Luftfahrtbehörde Berlin zustimmungspflichtig bzw. zu genehmigen wären.	Im Rahmen der Bebauungsplanung wurde ein Radar-gutachten erarbeitet, in dem die Auswirkungen der Hochhäuser auf die bestehenden Radaranlagen prognostiziert wurden. In dem Gutachten wird dargestellt, an welchen Fassaden wahrscheinlich Dämpfungsmaßnahmen erforderlich sind und mit welchen konkreten Maßnahmen die erforderliche Dämpfung erreicht werden kann. Die konkreten Maßnahmen sind

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Daneben ist auch der Anlagenschutz i.S.d. § 18a LuftVG zu prüfen. Danach sind bereits Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen (d.h. in jedem Falle die Mehrzahl der geplanten Hochhäuser, die sog. „Türme“). Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen. Vorzulegen sind auch Bauhilfsmittel ab 40 m über Grund (insbesondere Baukräne) und Gegenstände nach § 15 Abs. 1 LuftVG.	im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Das Gutachten wurde durch den Gutachter sowohl mit der zivilen als auch der militärischen Flugsicherung abgestimmt. Die Hinweise aus der Stellungnahme werden zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig wird die Stellungnahme der Bundeswehr zu diesem Thema berücksichtigt. Fazit: Fachgutachten ▪ Das Radargutachten wird überarbeitet. Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Die Begründung wird entsprechend der Hinweise ergänzt.
	SenUVK IV E (Technische Aufsichtsbehörde) Schreiben vom 29.12.2017 Eingegangen am 03.01.2018	<u>Stellungnahme der Technischen Aufsichtsbehörde in Hinblick auf bauliche Anlagen der U-Bahn:</u> Anmerkung zu Hauptblatt 1 und Blatt 3 Die Darstellung der Fläche "Kerngebiet in Überlagerung mit Bahnfläche" ist sehr allgemein gehalten. Um späteren "Missverständnissen" bzw. Unklarheiten vorzubeugen, sollte die Darstellung durch weitere Horizontalschnitte eindeutiger in Hinblick auf die Unterscheidung Kerngebiet – Bahnfläche dargestellt werden, zumal hier unter Umständen ein Gegensatz zu der Darstellung der geplanten Hochbahntrasse der S21 angeführt werden kann. (Durchgehend keine Schraffur).	Sowohl die gewidmete Bahnfläche der S21 als auch die faktisch planfestgestellte Bahnfläche der U-Bahn werden durch Kerngebietsnutzungen über- bzw. unterlagert. Der Eigentümer der Liegenschaft und damit auch des U-Bahnhofs befindet sich in Klärung mit der BVG, welche Flächen im Bahnhofs-Bauwerk an diesem Standort betriebsnotwendig und damit als planfestgestellt anzusehen sind. Die Klärung ist im Wesentlichen abgeschlossen. Die Belange der BVG sollen über eine Nachbarschaftsvereinbarung und Dienstbarkeiten gesichert werden. Beides liegt im Entwurf vor und ist vor Offenlage verbindlich zu regeln. Die technische Aufsichtsbehörde wird in die abschließende Klärung einbezogen. Die detaillierten Inhalte sind kein Bestandteil der Be-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Anmerkung zu Blatt 3, Nebenzeichnung 9: Die Formulierung „Nachrichtliche Übernahme von planfestgestellte/ gewidmeten Bahnflächen“ ist nicht nachvollziehbar; „Nachrichtliche Übernahme von“ sollte entfallen.	bauungsplanung, sondern werden parallel geklärt und geregelt. Auch Schnitte sind kein Bestandteil der Bebauungsplanung. Die genaue Zuordnung der Flächen erfolgt insbesondere im Rahmen von Dienstbarkeiten. Die Darstellung in den Planzeichnungen wird bezogen auf S- und U-Bahn einheitlich auf eine Schraffur in den Farben der festzusetzenden Gebietskategorie mit dem lila für planfestgestellte Flächen angepasst. Es liegt nicht in der Planungshoheit des Bezirks, Bahnflächen festzusetzen. Eine solche Ausweisung erfolgt im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens. Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB sind planfestgestellte Flächen nachrichtlich in den Bebauungsplan zu übernehmen, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind. Das ist hier der Fall. Die Bezeichnung als „nachrichtliche Übernahme“ macht deutlich, dass die Darstellung in der Planzeichnung keine Festsetzung ist, sondern Bestandteil eines anderen Verfahrens war oder auf der Grundlage eines anderen Gesetzes basiert. Fazit: Planung / Festsetzungen - Die Darstellung in den Planzeichnungen wird bezogen auf S- und U-Bahn einheitlich auf eine Schraffur in den Farben der festzusetzenden Gebietskategorie mit dem lila für planfestgestellte Flächen angepasst. Begründung - Die Begründung wird entsprechend der Hinweise ergänzt.
36/59	SenUVK IV B (Planung und	Aus übergeordneter verkehrlicher und verkehrsorganisato-	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) Schreiben vom 08.01.2018 Eingegangen am 08.01.2018	rischer Sicht folgende Hinweise und Anmerkungen gegeben: Im Vorfeld der Erarbeitung der Bebauungsplanunterlagen haben umfangreiche Abstimmungen mit der Abteilung IV der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie der Verkehrslenkung Berlin stattgefunden. Es erfolgte daher eine fachliche Prüfung der zugrunde gelegten Kenndaten, Parametern und Ansätze für die Durchführung einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung und der Ermittlung der neu initiierten Verkehre. Aus dem Bericht geht nicht deutlich hervor, wie die Berücksichtigung bzw. Abwägung bezüglich der Stellungnahme (Schreiben ehemals SenStadtUm IV B 22) vom 15.03.2016 im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung zum o.g. B-Planverfahren erfolgt. Die Erwiderung auf der Seite 222 des vorliegenden Berichtes verweist auf die Verkehrsuntersuchung und gibt keine konkreten Antworten auf die Hinweise von SenUVK. Die Stellungnahme zur frühzeitigen Trägerbeteiligung vom 15.03.2016 sowie zum Verkehrsgutachten, Stand 24. Februar 2017 (Schreiben vom 19.04.2017) hat weiterhin Gültigkeit. <u>Verkehrliche Untersuchung</u> <u>Kfz-Verkehr</u> Das übergeordnete Straßennetz des Landes Berlin wird regelmäßig fortgeschrieben und kann mit aktuellem Stand vom 23.01.2017 im FIS-Broker abgerufen werden.	Die Hinweise aus der Stellungnahme, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung abgegeben wurden, sind in die Erarbeitung des Verkehrsgutachtens und in den Bebauungsplan eingeflossen. Es ist nicht üblich, detailliert aufzulisten, welche konkreten Antworten auf die Hinweise aus der frühzeitigen Beteiligung gegeben werden. Das ist zum jetzigen Verfahrensstand auch nicht relevant. SenUVK ist im Rahmen der Behördenbeteiligung aufgefordert worden, eine Stellungnahme zu dem aktuellen Stand des Bebauungsplans und des Fachgutachtens abzugeben. Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Angaben der Verkehrsstärkenkarte 2014 zum Lkw-Verkehr beziehen sich auf Lkw größer als 3,5 t zul. GG, nicht auf den Schwerverkehr. Die für die schalltechnische Untersuchung relevanten Schwerverkehrs-Anteile beinhalten insbesondere auch Busverkehr, der in der Anzahl der Lkw nicht enthalten ist (vgl. Abb. 2-33 und Tabelle 4-5). Dies hat ggf. Auswirkungen auf die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung. Den für die Ermittlung des Grundaufkommens gewählten Ansätzen kann gefolgt werden. Ein Verbundeffekt von 50 % erscheint jedoch für Kunden von Einzelhandelseinrichtungen zu hoch. In Abhängigkeit der Lage und des Einzugsbereichs sind hier 0 % bis 30 % anzusetzen. Sofern Maximalwerte angesetzt werden, ist dies zu begründen.	- Als maßgebendes durchschnittliches (werk-) tägliches Verkehrsaufkommen für die schalltechnischen Untersuchungen im Rahmen des B-Planverfahrens wurden die Hochrechnungsergebnisse verwendet, denen die Verkehrszählungen vom 22.09.2016 zugrunde liegen, da diese den „maßgebenden Fall“ darstellen (E-Mail vom 24.10.2016, SenUVK). Im Rahmen der Verkehrserhebungen wurden neben Lkw > 3,5 t auch Busse erfasst. Das heißt, dass der Busverkehr in dem ermittelten SV-Anteil enthalten ist und somit bei den schalltechnischen Berechnungen zum Planfall berücksichtigt werden konnte. - Die Werte aus der Verkehrsstärkenkarte sind (lediglich) ergänzend zum Vergleich aufgeführt, um die Plausibilität und auch Verkehrsentwicklung bzgl. der eigenen Verkehrszählung darzustellen. - Der Verkehrsgutachter weist darauf hin, dass mögliche Verbundeffekte stark von der Intensität und Variabilität der Nutzungsmischung abhängen und für jedes Untersuchungsgebiet individuell abzuschätzen sind. Eine Pauschalisierung des Effekts bzw. Kundenabschlags ist daher nicht sinnvoll. Beim Plangebiet handelt es sich um ein räumlich stark begrenztes Gebiet mit einer sehr hohen Nutzungsvielfalt (auch verschiedene Einzelhandelsflächen) auf einer kompakt gestalteten Fläche. Aus diesem Grund wird hierbei ein Verbundeffekt von 50 % für die Kunden der Einzelhandelseinrichtungen zu erwarten sein. Unter anderem ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil der Kunden durch die Beschäftigten am Standort repräsentiert werden. - Der Verkehrsgutachter weist ergänzend darauf hin, dass die in den Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen der For-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>Verkehrsprognose</u> Derzeit wird der Prognosehorizont 2030 des Verkehrsmodells des Landes Berlin geprüft und für die anstehende Wirkungsschätzung im Rahmen der Fortschreibung des StEP Verkehr vorbereitet. Für eine verkehrliche Abschätzung können bereits vorab Daten aus dem neuen Verkehrsmodell abgefragt werden.	schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) angegebene beispielhaften Verbundeffekte ebenfalls z.T. deutlich über dem oben angegebenen Wertebereich von 0 % bis 30 % liegen. Bei den im o.g. Wissensdokument der FGSV aufgeführten Zahlen handelt es sich um Orientierungswerte (teilweise mehr als 20 Jahre zurückliegend), die teilweise nicht mehr die heutigen Nutzungs- und Betriebskonzepte berücksichtigen - insbesondere nicht im kompakten Hochbau und in kompakten Siedlungsräumen mit hohem Erschließungsstandard durch den ÖPNV. ▪ Das Verkehrsgutachten wird ergänzt und Beispiele für relevante Projekte benannt. ▪ Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Verkehrsgutachtens lagen noch keine Daten aus der Verkehrsprognose 2030 vor. Die Prognose sollte offiziell im Frühjahr 2018 vorliegen. Konkrete Werte aus dem vorangegangenen Prognosemodell für das Jahr 2025 wurden im Zeitraum der Erarbeitung des Gutachtens nicht übermittelt. SenUVK hat dem Verkehrsgutachter jedoch am 24.10.2016 bestätigt, dass die Bearbeitung der verkehrstechnischen Untersuchung auf Grundlage der Verkehrsdaten der Verkehrserhebung durchgeführt werden kann. Die Vorgehensweise und die Ergebnisse wurden bei zwei Terminen mit SenUVK abgestimmt. ▪ Der Hinweis wird beachtet. Die Verkehrsprognosedaten 2030 wurden abgefragt. SenUVK hat dazu am 20.04.2018 folgende Stellungnahme übermittelt: <i>"Für die angefragten Straßenabschnitte weist die Verkehrsprognose 2030 keine höheren Verkehrsbelegungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebliche Betrachtungsfall weiterhin aus den Bestandsdaten."</i> Es erfolgt eine textliche Ergänzung im Verkehrs-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im Rahmen der Abschätzung zukünftiger Verkehre muss auch eine Auseinandersetzung mit benachbarten Entwicklungen durchgeführt werden. Hierbei sind insbesondere die Entwicklung des Postareals am Halleschen Ufer (B-Plan VI-140ca) sowie die konzeptionellen Überlegungen zur Erweiterung des Deutschen Technikmuseums Berlin (Technoversum – Museum der Zukunft) zu berücksichtigen. Im Ergebnis kann dies dazu führen, dass der sogenannte Prognose-Nullfall (ohne Entwicklung Urbane Mitte) maßgebend wird, und nicht der Bestandsfall wie im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung unterstellt.	gutachten. ▪ Die zu berücksichtigen Bauvorhaben bzw. die zugehörigen Verkehrsgutachten wurden dem Verkehrsgutachter zur Verfügung gestellt. ▪ Areal Postcheckamt: Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Verkehrsgutachtens lagen keine abschließenden Angaben zu den geplanten Nutzungen und der daraus resultierenden Verkehrsbelastung auf dem Areal des Postcheckamts vor. Der entsprechende B-Plan VI-46-1 ist nicht festgesetzt. Ein Realisierungszeitpunkt ist nicht bekannt. Es wird davon ausgegangen, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung in der Prognose 2030 berücksichtigt ist. Technoversum: Ein Großteil der geplanten Erweiterung des Technik Museums im Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs (Technoversum) ist bereits umgesetzt. Es kann demnach davon ausgegangen werden, dass der maßgebliche Anteil des durch die Entwicklung des Museumsareals zusätzlich erzeugten Verkehrsaufkommens bereits im bestehenden Verkehrsaufkommen des angrenzenden Straßennetzes enthalten ist und somit bei der Verkehrserhebung erfasst wurde. Zudem wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben aufgrund des Realisierungsgrades in der Prognose 2025 bereits berücksichtigt ist. Aus diesem Grund ist das Vorhaben im Rahmen der Untersuchungen zum B-Plan VI-140ca „Urbane Mitte“ nicht (mehr) relevant. Eine zusätzliche Betrachtung ist nicht erforderlich, da das Verkehrsaufkommen durch den maßgebenden Fall abgedeckt wird. ▪ Maßgebender Fall: Darüber hinaus wurde im Rahmen der Abstimmungen zum Verfahren zwischen Verkehrsgutachter und SenUVK vereinbart, dass das im Zuge der durchgeführten Verkehrserhebungen ermittelte Bestandsaufkommen als

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>Knotenpunkte</u> Das Bauvorhaben „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ betrifft ein Gebiet, das mit Ausnahme bei Veranstaltungen auf dem ehemaligen Postbahnhof bzw. den Ausstellungsflächen der Station Berlin aktuell eine geringe Anziehungskraft und damit im Allgemeinen geringe Quell- und Zielverkehre hat. Die Erreichbarkeit im Straßennetz erfolgt über die sogenannten Kanaluferstraßen, d.h. Reichpietschufer – Hallesches Ufer und Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer, für die die beiden LSA-Koordinierungen einen hohen Vorrang gegenüber den Nord-Süd-Straßenverbindungen enthalten. Von den Gutachtern wurden zur Erfassung und Analyse der bestehenden Verkehrssituation Ortsbesichtigungen und Verkehrsbeobachtungen im angrenzenden Straßenraum des Planungsgebiets an einem Tag (22.09.2016) durchgeführt, an dem in der Station Berlin die Startnummernausgabe und Sportmesse für den Berlin-Marathon stattfand. Somit ist beispielsweise die zeitliche Verkehrsverteilung durch deren Öffnungszeiten beeinflusst, und die Ergebnisse sind nur bedingt verallgemeinerbar.	„maßgebender Fall“ für die weitere verkehrstechnische Untersuchung betrachtet werden soll, da es über dem prognostizierten Aufkommen liegt. ▪ Das Verkehrsgutachten wird um eine textliche Darstellung ergänzt, in der die städtebauliche Entwicklung sowie die verwendeten bzw. verfügbaren Grundlagendaten dargestellt werden. ▪ Ereignisse wie die Startnummernausgabe für den Berlin Marathon sowie Messeveranstaltungen stellen im Bereich der Station Berlin eine regelmäßige bzw. übliche Situation dar. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass das erfasste und beobachtete Verkehrsgeschehen im unmittelbar angrenzenden Straßennetz repräsentativ ist. Darüber hinaus wird durch vorangegangene Zählungen und durch SenUVK bestätigt, dass damit eine höhere Verkehrsbelastung den Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit zugrunde gelegt wird. Das bedeutet auch, dass an den übrigen Tagen ein besserer Verkehrszustand erreicht wird, als in der Untersuchung dargestellt. ▪ Des Weiteren bestätigen die Querschnittszählungen die allgemein übliche bzw. berlintypische ta-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die durchgeführten Verkehrszählungen betrachten nur den Abfluss, Aussagen über Rückstaulängen sind nur indirekt und pauschalisiert enthalten („Die Verkehrsbeobachtungen am Nachmittag haben gezeigt, dass die Verkehrsteilnehmer teilweise vorrücken müssen (bzw. bis zu vier Umläufe benötigen), bevor sie den Knotenpunkt passieren können.“) Hier wären belastbare Aussagen zu den Rückstaulängen nach Ende der Freigabezeit wünschenswert. Im Rahmen dieses Verkehrsgutachten sind für folgende Knotenpunkte das aktuelle und zukünftige Verkehrsauf-	geszeitlichen Verteilung auf Hauptverkehrsstraßen mit hoher Verbindungsfunktion. Die Untersuchungen zur Leistungsfähigkeit bzw. zu den verkehrstechnischen Auswirkungen auf das übergeordnete Straßennetz berücksichtigen somit die typische Verkehrssituation in den betroffenen Straßenabschnitten. ▪ Im Verkehrsgutachten werden zu folgenden Punkten Ergänzungen vorgenommen: - o Beschreibung der vorhandenen Verkehrssituation an den Knotenpunkten - o Verkehrsbeobachtung ▪ Konkrete Angaben zu Rückstaulängen können den entsprechenden Anlagen zur HBS-Bewertung (HBS: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) entnommen werden. Dabei - und auch bei der Interpretation der angegebenen Qualitätsstufen - ist jedoch ausdrücklich zu beachten, dass es sich bei dem im HBS beschriebenen Verfahren um ein statisches Verfahren handelt. Das heißt, dass u.a. der Einfluss der bestehenden verkehrsabhängigen Steuerungen an den betreffenden lichtsignalisierten Knotenpunkten nicht berücksichtigt werden können. Dabei wird auch erwähnt, dass - im Speziellen am Knotenpunkt Tempelhofer Ufer / Möckernstraße - i.d.R. kein Rückstau bis zum nächstgelegenen Knotenpunkt besteht. ▪ Das Verkehrsgutachten wird entsprechend ergänzt. Darüber hinaus wird die grundsätzliche "Leistungsfähigkeit" des HBS und dessen Grenzen der Einsatzbarkeit dargestellt sowie der Umgang damit im Verkehrsgutachten.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		kommen sowie Leistungsfähigkeitsuntersuchungen durchgeführt worden: ▪ Hallesches Ufer / Schöneberger Straße (KP1) = LSA 07097 Hallesches Ufer / Schöneberger Straße ▪ Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer / Schöneberger Straße (KP2) = LSA 07096 Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer / Schöneberger Straße ▪ Tempelhofer Ufer / Luckenwalder Straße (KP 3) – ohne LSA ▪ Tempelhofer Ufer / Trebbiner Straße (KP 4) – ohne LSA ▪ Tempelhofer Straße / Möckernstraße (KP 5) = LSA 07098 Tempelhofer Ufer / Möckernstraße ▪ Hallesches Ufer / Möckernstraße (KP 6) = LSA 07099 Hallesches Ufer / Möckernstraße. Bei den LSA-geregelten Knotenpunkten sind somit nur die direkt östlich und westlich des Planungsgebiets gelegenen ausgewählt und betrachtet worden. Eine weiter gefasste Verkehrsumlegung im benachbarten Straßennetz ist wünschenswert, denn es kann davon ausgegangen werden, dass die LSA der Kanaluferstraßen zwischen der Potsdamer Straße und dem Mehringdamm durch das Projekt stärker belastet werden.	▪ Aufgrund der zentralen Lage des Plangebiets und der daraus resultierenden Vielzahl an möglichen Routen, sind konkrete Aussagen zur weiteren Verteilung des Verkehrsaufkommens über die untersuchten Knotenpunkte hinaus kaum möglich. Die Vorgehensweise und die Ergebnisse wurden mit SenUVK abgestimmt. ▪ Plausible und nachprüfbare Angaben zur zusätzlichen, durch das Bauvorhaben erzeugten Verkehrsbelastung, sind unter Berücksichtigung - o der allgemeinen wochen- und jahreszeitlichen Schwankungen im bestehenden Verkehrsgeschehen, - o des langfristigen Zeitraums bis zur vollständigen Realisierung des Bauvorhabens und - o der weiteren Stadt- bzw. Quartiersentwicklung im Umfeld der Knotenpunkte nicht möglich. Ein eindeutiger Rückschluss auf das Bauvorhaben ist nicht möglich.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Für die LSA 07098 Tempelhofer Ufer / Möckernstraße (KP 5) und die LSA 07099 Hallesches Ufer / Möckernstraße (KP 6) ergeben die HBS-Bewertungen bereits im Bestand negative Qualitäten und Rückstauungen für die Zufahrten der Möckernstraße, die sich in den Planfällen noch verstärken. Darüber hinaus weist SenUVK darauf hin, dass mit den ermittelten Qualitätsstufe von E und F in der Nachmittagspitze im Bestand an den Knoten Hallesches Ufer/ Tempelhofer Ufer in den Knotenpunktzufahrten Möckernstraße als örtliche Hauptverkehrsstraße nicht die für Berlin angestrebten Mindestqualitäten (mindestens D) erzielt werden. Hier sollte daher sorgfältig begründet werden, unter welchen Rahmenbedingungen eine solche Qualitätsstufe hinnehmbar ist.	▪ Trotz der Berücksichtigung eines „Maximalansatzes“ und eines im Vergleich höheren bereits bestehenden Verkehrsaufkommens liegt die (prozentuale) Zunahme der Verkehrsbelastung an den Knotenpunkten bei maximal 6 %. Der Einfluss des zusätzlichen Verkehrs nimmt an jedem weiteren nachgelagerten Knotenpunkt ab und liegt somit innerhalb der bereits allgemein vorhandenen Schwankungen im Verkehrsgeschehen. ▪ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der bestehenden Randbedingungen in Berlin kann nicht immer die angestrebte Anforderung erfüllt werden, dass eine Mindestqualität des Verkehrsablaufs der Stufe D erreicht wird. In Ausnahmefällen kann daher auch eine schlechtere Qualitätsstufe akzeptiert werden, wenn sich diese auf untergeordnete Verkehrsströme mit geringer Bedeutung beziehen und eine vergleichsweise geringe Anzahl an Verkehrsteilnehmern davon betroffen ist. Für den KP 1 trifft diese Situation durchaus zu, weshalb die Qualitätsstufe E für den untergeordneten Linksabbieger akzeptiert werden kann. ▪ Aufgrund der Bedeutung der Möckernstraße wird jedoch für die Knotenpunkte KP 5 und KP 6 mindestens die QSV D empfohlen, die nur durch eine Anpassung der Signalsteuerung erreichbar ist. Hier werden im Verkehrsgutachten Lösungsvorschläge dargestellt. ▪ In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen,

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			dass die bestehenden Signalsteuerungen der licht-signalisierten Knotenpunkte bereits 10 bis 15 Jahre zurückliegen. Entsprechend wurden sie auf Grundlage des zum Zeitpunkt der Erstellung bestehenden Verkehrsaufkommens bemessen. Aus der Bewertung des Verkehrsablaufs für den Bestand 2016 geht deutlich hervor, dass diese Bemessung bereits heute nicht mehr ausreicht. Eine entsprechende Empfehlung wird im Untersuchungsbericht aufgeführt. Es wäre daher - in Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin - zu prüfen, ob die Signalisierung auch ohne den Einfluss des Bauvorhabens angepasst werden sollten. ▪ Vor diesem Hintergrund ist außerdem zu berücksichtigen, dass bei dem standardisierten Bewertungsverfahren ein statischer Verkehrszustand zugrunde gelegt wird. Die Bewertung nach diesem „HBS-Verfahren“ zeigt, dass in den übergeordneten Zufahrten der Knotenpunkte noch Kapazitätsreserven bestehen. Es ist davon auszugehen, dass diese durch die Priorisierung der übergeordneten Ströme durch die bestehende VA-Steuerung in der Realität noch höher sind. Entsprechend besteht das Potenzial, den untergeordneten Zufahrten zusätzliche Freigabezeit zuzuweisen (im Rahmen der Koordinierung benachbarter Knotenpunkte), ohne den übergeordneten Verkehr maßgeblich zu beeinträchtigen. ▪ Ergebnis eines Abstimmungsgesprächs am 19.04.2018: SenUVK ist wie der Verkehrsgutachter der Meinung, dass aufgrund der Lage der Urbanen Mitte der zusätzliche Einfluss gering sein wird und dass - unter Berücksichtigung der Realisierung der Bauvorhaben im Umfeld - eine generelle Überprüfung der Verkehrsanlagen und Optimierung über den gesamten Streckenzug empfohlen ist. Das ist

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Durch weitere Vorhaben in diesem Bereich infolge des Bebauungsplans VI-46-1 für die Grundstücke Hallesches Ufer 60, Hallesche Straße 24 sowie den westlich daran angrenzenden Spiel- und Bolzplatz (Postareal) werden durch weitere Anstiege von Verkehrsaufkommen die Verkehrsbelastungen an den LSA noch zunehmen. Bei den vom Planungsbüro für die Leistungsfähigkeitsberechnungen entwickelten Signalprogrammen ist festzustellen, dass sie den derzeit gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin nicht entsprechen und beispielsweise 2 Sekunden Rot-Gelb-Zeit enthalten.	allerdings kein Bestandteil des Verkehrsgutachtens für die Urbane Mitte, sondern eine Aufgabe für SenUVK. ▪ Das Verkehrsgutachten wird zu folgenden Punkten ergänzt: - o Vertiefende Beschreibung der Bestandssituation an den kritischen Knotenpunkten - o Verdeutlichung der übergeordneten Funktion des Schöneberger Ufers (Teil des "Inneren Berliner Rings") und damit einhergehenden Zwangsbedingungen bzw. Kompromisse für die Verkehrsqualität in den untergeordneten Zufahrten ▪ Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Untersuchung wurden auf Basis der (Bestands-)Signalzeitenpläne lediglich Lösungsvorschläge aufgezeigt, um die (positiven) Effekte durch eine Anpassung der Freigabezeiten darzustellen. ▪ Sollte im weiteren Verfahren seitens der VLB eine Anpassung der Signalprogramme angestrebt werden, werden die Verkehrstechnischen Unterlagen entsprechend den gültigen Anforderungen lt. Pflichtenheft für die Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen erstellt. Die grundsätzliche Aussage, dass eine Verbesserung des Verkehrsablaufs erreicht werden kann, bleibt auch unter Berücksichtigung der oben erwähnten 2 Sekunden Rot-Gelb-Zeit bestehen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im Abschnitt 5.5 wird ausgeführt, dass an der LSA 07097 Hallesches Ufer / Schöneberger Straße (KP 1) von einer Zunahme des Linksabbiegers (vom Plangebiet in Richtung Potsdamer Straße) zu rechnen ist und dies Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit haben wird. Bzgl. umzusetzender Maßnahmen wird auf den Abschnitt 5.6 verwiesen. In Abschnitt 5.6 werden zum KP 1 allerdings keine Maßnahmen vorgeschlagen. Eine Nachbesserung zur Berücksichtigung der o.g. Hinweise sollte in Abstimmung mit der Verkehrslenkung Berlin erfolgen. <u>Lieferverkehr</u> Im Bericht auf der Seite 91, 1.2.2 - Innere Erschließung wird dargestellt, dass die Ver- und Entsorgungsverkehre teilweise in die Tiefgaragen in Abhängigkeit der Fahrzeughöhen verlagert werden. Fahrzeuge höher als 2,10 m be- und entliefern oberirdisch auf den mit dem Fußgänger- und Radverkehr gemeinsamen Verkehrsflächen der Hofpromenade. Hier sind starke Nutzungsüberlagerungen vorprogrammiert. Es wird auch sehr schwer zu vermitteln und zu steuern sein, dass nur höhere Lieferfahrzeuge oberirdisch be- und entliefern dürfen. Es besteht dabei die Gefahr, dass auch Kleintransporter das attraktivere oberirdisch Angebot in Anspruch nehmen.	▪ Der in Kapitel 5.6 des Gutachtens aufgeführte Vorschlag einer Anpassung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten der Möckernstraße (Erhöhung der Freigabezeiten für die untergeordneten Ströme) kann ebenso auf die LSA-Steuerung des KP 1 übertragen werden. ▪ Ein entsprechender Hinweis bzw. eine erste überschlägige Abschätzung der Auswirkungen einer entsprechenden Änderung im Signalisierungskonzept wird ergänzend durchgeführt und im Gutachten textlich ergänzt. Eine Überarbeitung des Verkehrsgutachtens entsprechend der Hinweise erfolgt in Abstimmung mit der VLB. ▪ Gemäß Ver- und Entsorgungskonzept (LMBG, Stand 19.09.2017) wird für die Baufelder 1-5 eine zentrale Anlieferzone im nördlichen Erdgeschoss des Baufelds 1 vorgesehen. Das Ein- und Ausladen der Waren erfolgt somit innerhalb des Gebäudes, womit die Interaktionen mit Fußgängern und Radfahrern minimiert werden. Zudem ist davon auszugehen, dass die in die Lieferzone ein- und ausfahrenden Lieferfahrzeuge eingewiesen werden, um die erforderliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Verteilung der Waren erfolgt dann insbesondere in den Tiefgaragenebenen. ▪ Des Weiteren geht das Konzept davon aus, dass pro Stunde max. 9 Lieferfahrzeuge auf das Gelände fahren werden, die durch ein zentrales Dienst-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zur Reduzierung der Konflikte und Minimierung der Logistikflächen sollte nicht nur ein logistisches Betriebskonzept entwickelt werden, wie im Bericht erwähnt, sondern auch entsprechende Bereiche für Lieferprozesse, die außerhalb der Lieferzeiten vom Fuß- und Radverkehr mitbenutzt werden können, vorgesehen werden. <u>ÖPNV</u> Der o.g. B-Plan-Entwurf ist ungewöhnlich unübersichtlich. Insbesondere die Vielzahl der B-Plan-Blätter und Nebenzeichnungen, aber auch 11 Kapitel 'Textliche Festsetzungen' und sechs Abstandsflächenpläne erschweren erheblich die Durchdringung der wesentlichen Bestandteile.	leistungsbüro koordiniert werden. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch Lieferfahrzeuge ist somit gering. ▪ Außerdem bedeutet das Konzept einer „zentrale Anlieferung“, dass kaum Lieferfahrten in der Hofpromenade stattfinden werden. Die Nutzungen im MK 8 (U-Bahnviadukte) können nur oberirdisch über die Hofpromenade angeliefert werden, da der U-Bahnhof kein Untergeschoss hat. Der Lieferverkehr ist gering und soll durch Zeitfenster und Beschränkungen der Fahrten reguliert werden. Somit werden in diesem Bereich mögliche Konflikte mit dem Fuß- und Radverkehr reduziert. ▪ Das o.g. Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen, vor allem in der Hofpromenade. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel des Entwicklungsträgers. Es wird derzeit noch geprüft, wie dies im Bebauungsplan oder Städtebaulichen Vertrag rechtlich verbindlich festgehalten werden kann. Das Konzept sieht eine weitgehend autofreie Nullebene vor, die von den Fußgängern ohne Reglementierung begangen und von Radfahrern - unter Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs - auch befahren werden kann. Der Lieferverkehr wird überwiegend unterirdisch abgewickelt. Der Hinweis kann nicht nachvollzogen werden. Das Projekt und dadurch auch der B-Plan sind sehr komplex. Die Planung wurde SenUVK im Rahmen von Abstimmungsterminen vor der Behördenbeteiligung erläutert. Das Projekt kann SenUVK noch einmal erläutert wer-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich mehrere gesamtstädtische Belange berührende Schienenverkehrs-Trassen. Es ist festzustellen, dass die vorhandenen und geplanten Bahntrassen offenbar im Grundsatz gesichert werden. Bei der neuen S-Bahn-Strecke Potsdamer Platz - Gleisdreieck - Yorckstraße (Arbeitstitel "S21") wurde der von Prof. Oestreich skizzierte S-Bahnhof Gleisdreieck im Grundsatz ebenfalls berücksichtigt. Allerdings kann die vollständige Freihaltung aller Trassenparameter der S- und Fernbahnanlagen (Lage, Breiten, Höhen, Abstandsflächen, zugehörige weitere Anlagen wie Zugsicherungstechnik und Bahnstromversorgung etc.) sowie Rettungsplätze und -wege nur von der DB AG und dem Eisenbahn-Bundesamt abschließend beurteilt werden. Aufgrund dessen kann eine Zustimmung zum Bebauungsplan abschließend erst erfolgen, wenn Planrecht für die S 21, 3. Bauabschnitt erlangt wurde. Außerdem wird es als erforderlich angesehen, dass die Bauten, die dem Vorhaben Urbane Mitte zugeordnet sind, und die Anlagen der S 21 nur gemeinsam ingenieurtechnisch geplant und realisiert werden können. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass für das Vorhaben S 21, 3. BA, aufgrund des Vorhabens Urbane Mitte bei der Realisierung <u>keine zusätzlichen Lasten oder Kosten</u> für das Land Berlin entstehen dürfen. Dies gilt insbesondere auch hinsichtlich der zu erwartenden und entsprechend jetzt zu ermittelnden Auswirkungen bezüglich des Lärm- und Erschütterungsschutzes.	den. Die Planung wird in enger Abstimmung mit der BVG und der DB entwickelt. Der Entwicklungsträger hat die DB eng in einen Abstimmungsprozess zur Berücksichtigung der Belange zum Bau der S21 eingebunden. Die Abstimmungen laufen noch. Der Bezirk ist sich bewusst, dass nur die DB und das EBA die Verträglichkeit der Planung Urbane Mitte mit den Bahnbelangen beurteilen können. Die DB und das EBA wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung auch zur Stellungnahme aufgefordert. Wie SenUVK ausgeführt hat, sind die DB und das EBA die relevanten Ansprechpartner, um die Zustimmung zur Planung einzuholen. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum die Bauten der Urbanen Mitte und die Anlagen der S21 nur gemeinsam geplant und realisiert werden können. Unter Berücksichtigung des unkonkreten langfristigen Realisierungshorizonts für die S21 ist die DB gefordert, die zu berücksichtigenden Voraussetzungen für den Bau der S21 inkl. Bahnhof zu benennen und die Schnittstellen zu definieren. Die benannten Lasten oder Kosten müssen von SenUVK konkretisiert werden, um diesen Punkt in die Abwägung einstellen zu können. Wie in den Fachgutachten und der Begründung dargestellt, sind die Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Erschütterung in den Gutachten und den daraus ab-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es ist sicherzustellen, dass ggf. spätere Arbeiten der S 21 (bspw. der Bau des Bahnhofs am Gleisdreieck), wie geplant umgesetzt werden können. Eine Absicherung der oben genannten gesamtstädtischen Belange ist neben den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen im Bebauungsplan durch entsprechende ergänzende Regelungen in einem abzuschließenden städtebaulichen Vertrag mit bankbürgschaftlichen Absicherungen für verbleibende Lasten und Risiken des Landes Berlins vorzunehmen. Bei den Anlagen der U- (U1/U2) und S-Bahnhöfe („S21“) ist auf sorgfältig geplante, attraktive und barrierefreie Zugänge zu achten. Beim U-Bahnhof ist ein zusätzlicher Zugang zur (West-)Parkseite zu berücksichtigen. Beim S-Bahnhof sind wie auch beim U-Bahnhof Zuwegungen zu den Zugängen übersichtlich, möglichst geradlinig, hell und barrierefrei zu gestalten, damit keine „Angsträume“ entstehen. Die beiden Bahnhöfe sollen – gemäß ihrer herausragenden verkehrlichen Bedeutung in diesem Gebiet – auch von weitem gut sichtbar und mit attraktiven Fassaden ausgestattet sein. Ein „Verstecken“ der Bahnhöfe in „Hinterhofsituationen“ ist zu vermeiden. Unklar ist, warum das Viadukt der S21 auch im Erd- und Untergeschoss als vollständige Bahnfläche vorgesehen ist. Dies wäre nur für die statischen Elemente und ggfs. sonstige Betriebsanlagen analog zum U-Bahn-Viadukt (dort im Plan nur schraffiert) notwendig. U- und S-Bahn sollten in gleicher Weise dargestellt wer-	geleiteten Festsetzungen bereits berücksichtigt worden. Die Kompatibilität der Planungen für die Urbane Mitte mit dem Bau der S21 sind Gegenstand der Abstimmungen mit der DB. Die Forderung ist zu pauschal. Die „Lasten und Risiken“ müssen von SenUVK konkretisiert und begründet werden, warum mögliche Kosten trotz enger Abstimmung mit der DB vom Entwicklungsträger zu übernehmen sind. Nur dann kann mit dem Entwicklungsträger über eine Aufnahme in den städtebaulichen Vertrag verhandelt werden. <u>U-Bahnhof:</u> Bestandteil der Planung sind zwei zusätzliche Ausgänge nach Westen (wie in der Begründung erläutert). Die Umsetzung obliegt der BVG. <u>S-Bahnhof:</u> Im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs wurde im Auftrag des Entwicklungsträgers ein Entwurf für den S-Bahnhof erstellt. Die Planung des Bahnhofs ist jedoch nicht Bestandteil des Projekts Urbane Mitte, sondern Bestandteil der Planung für die S21 und kann von daher in verbindlicher Form nur durch die DB erfolgen. Die Anmerkungen zur Ausbildung des Bahnhofs sollten daher gemeinsam mit der DB und dem Entwicklungsträger abgestimmt werden. Die Statik ist ein wesentlicher Bestandteil der Bahntrasse und die erforderlichen Flächen sowie Ebenen stellen eine planfestgestellte Fläche dar. Die Nutzungsüberlagerungen der S21 und der U-Bahn unterscheiden sich und werden daher auch unterschiedlich dargestellt:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		den. Ferner fordert SenUVK, im B-Plan auch unterirdische Kfz-Verbindungen zwischen den Tiefgaragen sowie die Zu-/Ausfahrtsrampen darzustellen. Grundsätzlich sollten aufgrund der hohen Lagegunst dieses Gebiets an den U- und S-Bahnhöfen Gleisdreieck sowie der hervorragenden Anbindung an Fahrradroutes in diesem Bereich so wenig Kfz-Stellplätze wie möglich vorgesehen werden. <u>Rad- und Fußverkehr</u> In der vorliegenden Begründung wird dargestellt, dass die Erschließung für den Rad- und Fußverkehr in einem kooperativen Miteinander auf gemeinsamen Bewegungs- und Aufenthaltsflächen erfolgen soll. Vor allem an den Bereichen der ÖPNV-Zugänge wird von einer besonderen Rücksichtnahme des Radverkehrs gegenüber dem Fußverkehr ausgegangen. Aufgrund des zu erwartenden sehr hohen Rad- und Fußverkehrsaufkommens wird ein Rad- und Fußwegenetz mit separaten, ausreichend dimensionierten, auf direktem Wege zwischen Quelle und Ziel (insbesondere zu und von den	▪ Es wird keine Einzelhandelsnutzung in Unterlage- rung des S-Bahnhofs mehr festgesetzt. Von daher wird die Fläche gemäß Planzeichenverordnung nur in lila dargestellt. ▪ In den Viaduktbögen wird auf Grundlage eines Abstimmungsergebnisses mit der BVG eine Son- dergebietsnutzung (bisher Kerngebiet) in den Via- dukten festgesetzt. Von daher wird hier lila / gelb schraffiert. Es kann nicht nachvollzogen werden, was mit der unterirdischen Kfz-Verbindung zwischen den Tiefga- ragen gemeint ist. Turm 1 bis 5 sind mit einer gemein- samen TG unterbaut. Turm 6 und 7 ebenfalls. Die Festsetzung der unterirdischen Baugrenzen für diese beiden TG erfolgt in Nebenzeichnung 10. Die Festsetzung der TG-Zufahrten wird in der Plan- zeichnung ergänzt. Im Verkehrsgutachten wurde die Zahl der Stellplätze ermittelt, die durch die geplante Geschossfläche und Nutzung erforderlich werden. Das Ergebnis wurde mit SenUVK abgestimmt und ist auch in der Begründung dargestellt. Diese Einschätzung wird geteilt. Bei dem Grundstück der Urbanen Mitte handelt es sich um eine private Fläche, deren Freiflächen - nach dem jetzigen Konzept des Grundstückseigentümers – auch von der Öffentlichkeit genutzt werden dürfen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ÖPNV-Zugängen) erreichbare Verkehrs- und Bewegungsräume für erforderlich erachtet. Vor allen im Bereich der Hofpromenade sollte der Radverkehr zur Vermeidung von Konflikten und aus Verkehrssicherheitsgründen gestalterisch und funktional abgegrenzte Bewegungsräume erhalten. Beim S- und beim U-Bahnhof sind genügend große Flächen für Fahrrad-Abstellanlagen freizuhalten. Die Stellungnahme von SenUVK vom 19.04.2017 zum Verkehrsgutachten (Hoffmann & Leichter) hat weiterhin Gültigkeit. <u>Schalltechnische Untersuchung</u> Die aus den Messfahrten abgeleiteten Tag-Nacht-Verhältnisse sowie die übrigen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Werte sind mit den berlinweit erhobenen und ausgewerteten Faktoren im Leitfaden „Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen“ abzugleichen. Dieser kann im Internetangebot der SenUVK abgerufen werden: http://www.berlin.de/senuvk/verkehr/datengrundlagen/umrechnungsfaktoren/	Durch die Festsetzung von Geh- und Radfahrrechten wird gesichert, dass für die Allgemeinheit Verbindungen von den Bahnausgängen zu öffentlichen Flächen bestehen. Ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Entwurfs ist die Hofpromenade, die begleitet von beidseitigen Handels-, Handwerks-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen die Flaniermeile des Quartiers darstellt. Hier wird bewusst kein Radfahrrecht ausgewiesen. Radfahrer können sich auf dem parallel verlaufenden Radfernweg unabhängig von den Fußgängern zügig bewegen. Das Konzept ist in der Begründung dargestellt. Auch das Angebot von Fahrrad-Abstellanlagen an den Bahnhofszugängen und deren Sicherung ist in der Begründung erläutert. Die Herstellung von insgesamt 250 öffentlichen Fahrradabstellplätzen wird in den textlichen Festsetzungen 5.2 und 5.3 geregelt. Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Die Anmerkung wurde an den Schallgutachter zur Überprüfung weitergeleitet. Sollte der Abgleich zu dem Ergebnis führen, dass eine Änderung in der schalltechnischen Untersuchung erforderlich ist, so wird dies umgesetzt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fachgutachten - Das Verkehrsgutachten wird überarbeitet. Planung / Festsetzungen - Die TG-Zufahrten werden dargestellt. - Bei Bedarf Anpassungen an das überarbeitete Verkehrsgutachten. Begründung - Die Begründung wird entsprechend der Hinweise und des geänderten Verkehrsgutachtens angepasst.
25/45	SenUVK V OI 12 (Tiefbau) Schreiben vom 22.12.2017 Eingegangen am 22.12.2017	<u>Vorgangsnummer 2017 / 96</u> Innerhalb des Geltungsbereichs des VI-140ca befinden sich momentan keine Ingenieurbauwerke nach Allgemeinem Zuständigkeitsgesetz (AZG) i.V.m. Zuständigkeitskatalog AZG Nr. 10 Abs. 6. SenUVK, V OI (ehemals SenStadtUm X OI) hatte im März 2016 eine Stellungnahme abgegeben, da aus dem damaligen Planungsstand noch nicht erkennbar war, ob im Zuge der fortschreitenden Planungen doch noch Bauwerke oder Bauwerksteile entstehen könnten, die später in die Zuständigkeit von SenUVK, V OI übergangen. Die vorgenannte Stellungnahme mit den Schwerpunkten „Bahnbetriebsflächen BVG“ und „Zufahrten zu Gebäuden und Tiefgaragen“ behält weiterhin ihre volle Gültigkeit. Wenngleich aus den aktuellen Unterlagen, bestehend aus 3 Blättern Planzeichnung und Begründung, alles Stand 16.08.2017, ersichtlich ist, dass die Hinweise teilweise verarbeitet wurden, könnten sich diesbezügliche Gegebenheiten aus weiteren Planungsschritten entwickeln. Zum Text der aktuellen Begründung wird angemerkt, dass sämtliche Fuß- und Radwege im Plangebiet, sofern diese nicht auf den öffentlichen Straßenverkehrsflächen der Luckenwalder und der Schöneberger Straße vorgesehen	Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Die Anmerkung wird berücksichtigt. Die Begründung wird dahingehend angepasst, dass die Bezeichnung „öffentliche“ Geh- und Radwege nicht mehr verwandt wird. Die Formulierung wird da-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		sind, Privatwege mit geplanter Festsetzung von Nutzungsrechten zugunsten der Allgemeinheit sind (Geh- und Fahrrechte über Dienstbarkeiten). Aus diesem Grund ist die Bezeichnung „öffentliche“ Geh- und Radwege nicht zu verwenden. Das Verkehrsgutachten hat diesen entscheidenden Unterschied beachtet, die Begründung nicht überall. Zum Beispiel findet sich in III.5.2.3 auf S. 242 unter der Rubrik „Verkehr“ ein Hinweis auf eine Konkretisierung der Planung mit „Festsetzung des bestehenden öffentlichen Rad-/ Gehweg...“. Dabei entspricht die Festsetzung eines öffentlichen Weges nicht den vorhandenen Gegebenheiten und ist nach Planzeichnung auch für die Zukunft nicht vorgesehen. Die klare Unterscheidung zwischen öffentlichen Wegen und privaten Wegen mit Nutzungsrechten für die Allgemeinheit ist für SenUVK, V OI unabdingbar, da eine Zuständigkeit für mögliche Ingenieurbauwerke nach AZG nur bei öffentlichen Wegen besteht. Nicht zuletzt erscheint es angezeigt, dass die Höhe (und ggf. die Ausdehnung) der auf den Gebäuden zulässigen Windkraftanlagen in der Textlichen Festsetzung 2.4 begrenzt wird. Die Begründung nennt in III.1.2 „Verkehrskonzept“ auf der S. 91 die Verkehre zur Ver- und Entsorgung. Aussagen zu Montage- und Wartungsfahrzeugen für die Windkraft- oder Solaranlagen auf den Dächern wurden nicht gefunden.	hingehend geändert, dass „private Wege mit Nutzungsrechten für die Allgemeinheit“ festgesetzt werden bzw. werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB Flächen festgesetzt, die mit Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zu belasten sind. Unabhängig von dieser Stellungnahme wird die Planung dahingehend geändert, dass keine Windkraftanlagen mehr festgesetzt werden. Es wurde schon dargestellt, dass Windkraftanlagen nicht mehr festgesetzt werden. Damit ist der Hinweis zu den Montage- und Wartungsfahrzeugen gegenstandslos. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Windkraftanlagen werden nicht mehr festgesetzt. Begründung: ▪ Die Begründung wird dahingehend angepasst, dass die Bezeichnung „öffentliche“ Geh- und Radwege nicht mehr verwandt wird.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Landesdenkmalamt Berlin LDA		
16/51	Landesdenkmalamt Berlin LDA - Fristverlängerung Schreiben vom 18.12.2017 Eingegangen am 18.12.2017 Landesdenkmalamt Berlin LDA - Stellungnahme Schreiben vom 12.01.2018 Eingegangen am 12.01.2018	Wegen krankheitsbedingten Ausfällen bittet das LDA um Verlängerung für ihre Stellungnahme zum o.g. Verfahren bis zum 5.1.2018. <u>Anmerkung:</u> Die Fristverlängerung wurde gewährt. Die o.g. Planung berührt Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege in hohem Maße. Das LDA hält seine grundsätzlichen Bedenken aufrecht und verweist dazu auf die Stellungnahme vom 14.04.2016. In der aktuellen Version des Entwurfes sind schmale Gebäudeteile in MK 4 und MK 5 mit 5 Vollgeschossen dargestellt. Während die im Vorentwurf des Bebauungsplanes dargestellte Konzeption aus abgerückt und einzeln stehenden Hochhäusern auf niedrigen zweigeschossigen Sockelgeschossen die Hochbahntrassen als prägende Baukörper weiterhin erkennbar ließen, bedrängt nun diese begleitende und in geringem Abstand stehende höhere Bebauung die denkmalgeschützten Anlagen. Diese Gebäudeteile bzw. auch die Traufhöhe der Sockelgeschosse dürfen die Höhe der Gleise der Hochbahn (U2) nicht überragen, um die eigenständige stadtbildprägende Wirkung der historischen	Es wird zur Kenntnis genommen, dass weiterhin Bedenken des LDA bestehen. Zur Klärung der Bedenken wurden am 10.04.2018 das LDA und die UD zu einem Erläuterungs- und Abstimmungstermin eingeladen, an dem auch der Architekt, der Verfasser des denkmalpflegerischen Gutachtens, der Entwicklungsträger und der Bebauungsplaner teilgenommen haben. Das Abstimmungsergebnis ist Grundlage der Abwägung. Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Auf dem Termin am 10.04.2018 wurde die kritisierte räumliche Dichte zwischen Turm 4 / Turm 5 und den U-Bahnviadukten mit folgendem Ergebnis diskutiert: <u>Sockel / Turm 4</u> Das LDA und die UD stimmen dem Entwurf zu, wenn die bisher als flächige Wand gestaltete Ostfassade so geändert wird, dass sie auf das Denkmal reagiert, insbesondere in der korrespondierenden Höhe (Drehung, Versprung, Fassadengestaltung o.ä.). Die Umsetzung soll in Abstimmung mit dem LDA und der UD im städtebaulichen Vertrag verankert werden.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Hochbahn am Gleisdreieck erlebbar zu halten. Dasselbe gilt auch für den bereits im Vorentwurf so dargestellten 5-geschossigen Gebäudeteil in MK 1. Dieser muss oberhalb des Daches des geplanten S-Bhfs entfallen.	<u>Sockel / Turm 5</u> Auf Höhe von Sockel / Turm 5 ist der Abschnitt der gemauerten Viaduktbögen beendet und im Bestand befinden sich hier unter die Hochbahn geschobene einfache Funktionsbauten. Unter Berücksichtigung dieses Bestandes kommt es planerisch zu einer engen Gebäudestellung zwischen Sockel 5 und diesen Einbauten. Das wird vom LDA kritisiert. Gleichzeitig hat die BVG aufgrund von Sanierungserfordernissen an der Statik der Hochbahn für diese Bauten einen Abrissantrag gestellt, der von der UD befürwortet wurde. Sollten die eingeschobenen Bauten abgerissen werden, entspricht die Bebauung nicht mehr dem Umfang des in der Denkmalkarte des Landes Berlin abgegrenzten Denkmals, aber die räumliche Enge wäre aufgelöst. Die bisherigen Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf lassen auch eine Neubebauung wie im Bestand zu. Es wird sich darauf geeinigt, dass die Festsetzungen im Bebauungsplan dahingehend geändert werden, dass eine Neubebauung unter der Hochbahn zwar möglich sein soll, aber nicht mehr in dem geschlossenen Umfang wie im Bestand, sondern nur zu einem noch abzustimmenden Prozentsatz. Der Architekt wird einen Entwurf für diesen Bereich erstellen und mit dem LDA / der UD abstimmen. Der Entwurf dient dann als Grundlage zur Bestimmung des Prozentsatzes. Der Architekt hat auf dem Termin am 10.04.18 die Erforderlichkeit des 5-geschossigen Gebäudeteils in MK 1 erläutert. Er ist Teil des Bügelbaus über die S-Bahntrasse. Das LDA und die UD akzeptieren, dass der Gebäudeteil in dieser Höhe für den Entwurf erforderlich ist.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Erhöhung des Verbindungsbaus in MK 6 dagegen ist aus denkmalfachlicher Sicht unbedenklich. Es ist planungsrechtlich sicherzustellen, dass durch die heranrückende Bebauung keine Schallschutzmaßnahmen auf Seiten der bestehenden Hochbahn notwendig werden.	Im Bebauungsplan wird bereits geregelt, dass der Schallschutz in der heranrückenden Neubebauung zu gewährleisten ist. Die Festsetzung erfolgt in der textlichen Festsetzung 8.3: <i>TF 8.3</i> <i>Zum Schutz vor Verkehrslärm müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen in den Kerngebieten MK 1 bis MK 7 und MK 9 die Außenbauteile der aufgeführten Raumarten erforderliche resultierende bewertete Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,res}$) aufweisen, die gewährleisten, dass ein Beurteilungspegel innen von</i> ▪ <i>35 dB(A) tags und von 30 dB(A) nachts in Übernachtungsräumen von Beherbergungsstätten sowie in Aufenthaltsräumen von Wohnungen,</i> ▪ <i>35 dB(A) tags in Unterrichtsräumen und ähnlichen Räumen,</i> ▪ <i>40 dB(A) tags in Büroräumen und ähnlichen Räumen</i> <i>nicht überschritten wird.</i> <i>Die Bestimmung der erf. $R'_{w,res}$ erfolgt für jeden Aufenthaltsraum gemäß der Anlage der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 24. Februar 1997 (24. BImSchV). Für den Korrektursummanden D ist abweichend von der Tabelle 1 der Anlage zur 24. BImSchV für Räume der Zeilen 2, 3 und 4 jeweils ein um 5 dB geringerer Wert einzusetzen. Die Beurteilungspegel außen für den Tag $L_{r,T}$ und für die Nacht $L_{r,N}$ sind für Straßen gemäß § 3 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 in der Fassung vom 18. Dezember 2014) und für Schienenwege gemäß § 4 der 16. BImSchV zu berechnen.</i>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		In allen Planzeichnungen ist die Ausdehnung des Denkmalbereiches mit der entsprechenden umlaufenden Signatur nach PlanZVO zu kennzeichnen. Im Erläuterungsbericht ist ein Hinweis auf ein weiteres benachbartes Denkmal, das Baudenkmal der ehem. „Königlichen Eisenbahndirektion“ (OBJ-Dok-Nr.: 09031240) aufzunehmen. Die „denkmalpflegerische Stellungnahme“ des Büros BASD auf S. 197/198 des Erläuterungsberichtes berücksichtigt nicht die Rezeptionsgeschichte der Bahnanlagen, die auch und gerade in ihrer einfachen Gestaltung eine weithin sichtbare stadtbildprägende Wirkung entfaltet haben.	(§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) Gemäß §9 Abs. 6 BauGB sollen Denkmäler nach Landesrecht in den B-Plan nachrichtlich übernommen werden, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind. Da beim U-Bhf. die festzusetzende Baugrenze deckungsgleich mit der Randsignatur des Denkmals ist, wurde auf die Darstellung des Denkmals in der Hauptzeichnung verzichtet. Das hat keinerlei Einfluss auf den Schutzstatus der U-Bahn. Vom LDA wird angeregt, die s/w Randsignatur in die Planzeichnung aufzunehmen. Es wird geprüft, ob dies hinsichtlich einer eindeutigen Bestimmtheit der Festsetzung möglich ist. Ansonsten können die Denkmäler in eine Nebenzeichnung dargestellt werden. Außerdem enthält die Begründung auf S. 16 eine Abbildung mit einem Ausschnitt aus der Denkmalkarte Berlin, aus der die Abgrenzungen des Denkmals zu entnehmen ist. Die Begründung wird entsprechend ergänzt. In der Begründung wird auf S. 197/198 nur eine Zusammenfassung des Denkmalpflegerischen Gutachtens dargestellt. Die Rezeptionsgeschichte wird hier in Kurzform ergänzt. Es wird aber insbesondere auf die ausführliche Darstellung im Denkmalpflegerischen Gutachten verwiesen, das als Fachgutachten auch Bestandteil der Behördenbeteiligung gewesen ist. Der Begriff „Denkmalpflegerische Stellungnahme“ wird in der Begründung durch "Denkmalpflegerisches Gutachten" ersetzt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Belange der Denkmalpflege werden nach § 5 Abs. 2 Satz Nr. 11 ausschließlich vom Landesdenkmalamt Berlin als Fachbehörde vertreten. Dies umfasst auch die Beurteilung der Auswirkungen von Planungen auf Denkmale, die im Sinne einer rechtssicheren Abwägung korrekt wiedergegeben werden muss.	Die Begründung wird entsprechend der Stellungnahme des LDA ergänzt und das Abwägungsergebnis dargestellt. Fazit: Fachgutachten - Das denkmalpflegerische Gutachten wird überarbeitet. Planung / Festsetzungen - Festsetzung einer eingeschränkten Bebaubarkeit unter der Hochbahn westlich von Sockel 5 in Abstimmung mit dem LDA und der UD. - Aufnahme von Regelungen zur Gestaltung der zur U-Bahn ausgerichteten Ostfassade von Sockel und Turm 4 in den städtebaulichen Vertrag in Abstimmung mit dem LDA und der UD. Begründung - Der "Begriff Denkmalpflegerische Stellungnahme" wird durch "Denkmalpflegerisches Gutachten" ersetzt. - Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
30/15	Senatsverwaltung für Finanzen Schreiben vom 02.01.2018 Eingegangen am 05.01.2018	Auf dem Grundstück Trebbiner Str. 9, das sich im SILB befindet und vom Deutschen Technikmuseum genutzt wird, ist die Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche geplant. Dies hat folgende Auswirkungen: - Infolge der geplanten Herstellung der privaten Verkehrsfläche zwischen den Punkten CD-CE-CF-CG-CH-CD fallen nach aktuellem Planungsstand insgesamt 7 Stellplätze des Deutschen Technikmuseum weg. - Durch die Erschließungsfunktion der geplanten privaten Verkehrsfläche wird das Grundstück Trebbiner Str.9	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		künftig für Zwecke des Ziel- und Quellverkehrs für das geplante MK6 und MK7 Anspruch genommen. ▪ Über die geplante private Verkehrsfläche wird das Grundstück Trebbiner Str.9 künftig auch für Zwecke des öffentlichen Fuß- und Radverkehrs in Anspruch genommen. ▪ Die Einfriedung des Grundstücks wird beeinträchtigt. In Abstimmung mit dem zuständigen Stadtentwicklungsamt dem Vorhabenträger und dem Deutschen Technikmuseum hat die Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) die Zustimmung zu den geplanten Festsetzungen unter folgenden Voraussetzungen in Aussicht gestellt. 1. Die für die private Verkehrsfläche benötigte Teilfläche wird dem Vorhabenträger nicht über einen Grundstücksverkauf, sondern über die Eintragung von Baulasten und Dienstbarkeiten zur Verfügung gestellt. 2. Wegfallende Stellplätze sind an anderer Stelle des Grundstücks Trebbiner Str.9 zu ersetzen. 3. Die Sicherheitsanforderungen des Deutschen Technikmuseums sind zu berücksichtigen. 4. Sämtliche mit der Herstellung der geplanten privaten Verkehrsfläche verbundenen Folgemaßnahmen sind durch den Vorhabenträger auf eigene Rechnung zu veranlassen. 5. Es ist eine privatrechtliche Vereinbarung zwischen dem Vorhabenträger und der BIM abzuschließen, in der sämtliche aus der Herstellung der privaten Verkehrsfläche resultierenden Maßnahmen mit Auswirkungen auf das Grundstück Trebbiner Str.9, wie z.B. ▪ Gestaltung der Privatstraße ▪ Ersatz der überplanten Stellplätze ▪ Gestaltung der Schnittstelle zwischen Trebbiner Str. und Privatstr. unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen des Deutschen Technikmuseum,	Im Auftrag des Entwicklungsträgers wurde eine Planung zur Gestaltung der verlängerten Trebbiner Straße erarbeitet, die folgende Anforderungen beinhaltet: ▪ Gestaltung der Privatstraße ▪ Ersatz der überplanten Stellplätze ▪ Gestaltung der Schnittstelle zwischen Trebbiner Str. und Privatstr. unter Berücksichtigung der Sicherheitsanforderungen des Deutschen Technikmuseum. Die Planung wird am 03.05.2018 u.a. der BIM und dem DTM präsentiert und abgestimmt. Parallel wurde im Auftrag des Entwicklungsträgers der Entwurf für eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der BIM und der COPRO als Entwicklungsträger erarbeitet, in dem die ▪ Kostenübernahme durch den Entwicklungsträger ▪ die Eintragung von Baulasten ▪ die Verkehrssicherungspflicht geregelt werden sollen. Eine Abstimmung mit der BIM steht noch aus, soll aber kurzfristig nach Abstimmung der Planung für die verlängerte Trebbiner Straße erfolgen. Die Nachbarschaftsvereinbarung ist vor der Öffentlichkeitsbeteiligung abzuschließen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		▪ Kostenübernahme durch den Vorhabenträger ▪ Eintragung von Baulasten ▪ Verkehrssicherungspflicht geregelt werden. Vorsorglich möchte die Senatsverwaltung für Finanzen noch auf folgendes hinweisen. Auf der Seite 17 Punkt 3.1 beziehen Sie sich auf den Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin- Brandenburg (LEP B-B) 2009. Aufgrund des laufenden Gerichtsverfahrens gegen die rückwirkend erneute in Kraft gesetzten LEP HR 2009 im Land Brandenburg bestand die Notwendigkeit einen neuen Landesentwicklungsplan zu erarbeiten. Die entsprechende Senatsvorlage wurde von der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erarbeitet. Nach hiesiger Kenntnis wird derzeit von der SenStadtWohn die Einleitung der zweiten öffentlichen Auslegung und Beteiligung zum 2. Entwurf des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vorbereitet. Zur Vermeidung von Unstimmigkeiten empfiehlt die Senatsverwaltung für Finanzen, den vorstehenden Sachverhalt zu beachten und die Angaben in der Begründung zum o. g. B-Plan entsprechend zu korrigieren. Die Stellungnahme wurde mit der Haushaltsabteilung von SenUVK abgestimmt.	Der Hinweis zum LEP B-B wird zur Kenntnis genommen und die Begründung entsprechend angepasst. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Unter Berücksichtigung der überarbeiteten Straßenplanung für die verlängerte Trebbiner Straße ist eine geringfügige Anpassung des Geltungsbereichs erforderlich Begründung ▪ Die Begründung wird zum LEP B-B aktualisiert. Nachbarschaftsvereinbarung ▪ Es wird eine Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der BIM und der COPRO abgeschlossen.
10/30	Senatsverwaltung für Inneres und Sport IV C Schreiben vom 07.12.2017 Eingegangen am 07.12.2017	Das Bebauungsplanverfahren berührt die Senatsverwaltung für Inneres und Sport hinsichtlich folgenden Aspekts: <u>Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur</u> Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, die die soziale, wirtschaftliche und umweltschützende Anforderungen miteinander in Einklang bringt. Die städtebauliche Entwicklung soll vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen (vgl. §1Abs. 5 BauGB). Insbesondere zu berücksichtigen	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		sind u.a. die Belange des Bildungswesens und von Sport, Freizeit und Erholung (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 3 BauGB). Diese kurze Passage aus dem BauGB formuliert knapp die Aufgabenstellung für eine wachsende Stadt wie Berlin. Nach der mittleren Variante der aktuellen Bevölkerungsprognose für Berlin, wird die Stadt bis 2030 um rund 250.000 Einwohner wachsen. Die Einwohnerzahl des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wächst um etwa 8% (ca. 25.000 EW) auf etwa 300.000 EW. "Mehr Einwohner" bedeutet im Hinblick auf eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung im Wohnungsneubau, möglichst im vorhandenen siedlungsstrukturellen Kontext auch den "Ausbau der erforderlichen Infrastruktur" für die zusätzlichen Bewohner voranzutreiben. Ein Ausbau der Sportinfrastruktur wäre nicht notwendig, wenn genügend Kapazitätsreserven im vorhandenen Anlagenbestand vorhanden wären, die eine zusätzliche Nachfrage auffangen könnten. Nach den uns vorliegenden Daten ist dies jedoch für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht erkennbar. Sowohl im gedeckten, als auch im ungedeckten Kernsportanlagenbereich, werden die Ausstattungswerte im Jahr 2030 ohne Gegensteuerung deutlich unterhalb des Berliner Durchschnitts liegen (Prognose 2030 - ohne gegensteuernde Maßnahmen: gedeckte Anlagen -22,8% / ungedeckte Anlagen -53,5% unter dem Berliner Durchschnitt). Sportinfrastruktur ist bis auf wenige Ausnahmen von Spezialanlagen wohnungsnahe Infrastruktur. Dies bedeutet, dass die Versorgungsanalyse im Bezirk kleinräumig auf der Ebene der Prognoseräume erfolgen muss. Mit diesem Fokus stellt sich die Ausstattungssituation im Bebauungsplangebiet, insbesondere im Bereich der ungedeckten Anlagen, als besonders problematischer dar. Denn das Ausstattungsniveau liegt im Bereich der ungedeckten Anlagen im Prognoseräum "Kreuzberg Süd" bereits heute (12/2015) rund 38% unter dem Berliner Durchschnitt. Im	Das Projekt Urbane Mitte löst keinen Bedarf an Sportanlagen aus, da hier kein Wohnen vorgesehen ist. Es handelt sich um eine private Fläche und es besteht kein Erfordernis, hier öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportanlagen festzusetzen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bereich der ungedeckten Anlagen ist ein Defizit von ca. 12 % zu erkennen. Hinzu kommt, dass auch die angrenzenden Prognoseräume Zentrum und Schöneberg Nord erhebliche Defizite im Bereich der gedeckten und ungedeckten Kernsportanlagen aufweisen. Betrachtet man die an das B-Plangebiet angrenzenden Wohnungsneubauprojekte, so wird deutlich, dass der Zuwachs von Einwohnern u.a. in einem eng begrenzten Radius um den vorgelegten B-Planbereich herum stattfindet. Dieser Einwohnerzuwachs bedarf auch eines flächenadäquaten Ausbaus der Sportinfrastruktur. Als Anhaltspunkt für die Bedarfsberechnung können die von SenInnDS erarbeiteten Orientierungswerte für gedeckte und ungedeckte Kernsportanlagen verwendet werden. (vgl. hierzu Berlin- Wachsende Stadt. Sportinfrastruktur ausbauen! S. 7). Der in der Begründung zum B-Plan erwähnte Ansatz zur Integration der Sportinfrastruktur im südlichen Plangebiet erscheint sinnvoll. Die Erweiterung der Sportangebote im räumlichen Zusammenhang des Parks am Gleisdreieck wird von SenInnDS begrüßt. Vor dem Hintergrund der oben genannten Ausstattungsdefizite, sollte nochmals mit der für Sport zuständigen Abteilung des Bezirks abgestimmt werden, inwiefern dort auch Sportangebote für den organisierten Sport geschaffen werden können. Das heißt, inwiefern könnte im Plangebiet die spezielle Sportinfrastrukturnachfrage von Vereinen gedeckt werden. Eine enge Absprache zwischen den zuständigen bezirklichen Fachverwaltungen und dem privaten Investor, ist hierfür sicherlich unumgänglich.	Allerdings sind im Plangebiet von dem Entwicklungsträger unterschiedliche Sportangebote vorgesehen. Fazit: Planung / Festsetzungen - Die Planung wird nicht geändert. Begründung - Kein Änderungserfordernis
18/49	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betrieb Schreiben vom 14.12.2017 Eingegangen am 14.12.2017	Gegen die beabsichtigte Entwicklung von kerngebietsorientierten Nutzungen entlang der Bahntrasse bestehen seitens der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe keine Bedenken.	(Keine Bedenken) Fazit: Planung / Festsetzungen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			- Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
32/09	Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin - LAGetSi Schreiben vom 21.12.2017 Eingegangen am 21.12.2017	Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen hat aus meiner Sicht keine Einwände oder konkrete Hinderungsgründe oder sonstige umweltrelevante Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi sind mir keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.	(Keine Einwände) Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
23/42	BA FK, Bau- und Wohnungsaufsicht Schreiben vom 29.12.2017 Eingegangen am 29.12.2017	<u>Bauaufsichtliche Stellungnahme Nr.: 2017/3359</u> Zu 3.5. vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen sowie zu den textlichen Festsetzungen 1.8, 1.10, 1.11, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 Turm 5 und Turm 6 zur STATION, Turm 6 zum DTM und Turm 1 Parkhausgrundstück (Abstandsflächenplan 171-16 AB 01.01 h): eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht nur unter der Voraussetzung möglich, dass eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer zu dem geplanten Vorhaben vorliegt	Zunächst sei nochmals darauf hingewiesen, dass Abstandsflächen hier nicht anfallen und daher Abweichungen auch nicht erforderlich werden, da der Plangeber von der in der Bauordnung Berlin in § 6 Abs. 5 Satz 4 ausdrücklich vorgesehenen Möglichkeit Gebrauch macht, die Abstandsflächen zu verkürzen. Die insoweit von der Rechtsprechung geforderte qualifizierte Abwägung und Wahrung gesunder (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse erfolgt durch umfassende Untersuchungen, insbesondere zur Besonnung und Belüftung, und ist in der Bebauungsplanbegründung zusammengefasst. Zustimmungen der Nachbarn zu den Abstandsflächenüberschreitungen auf Nachbargrundstücke sind nicht erforderlich (siehe oben). Sie werden gleichwohl im Rahmen von folgenden nachbarrechtlichen Vereinbarungen eingeholt: - CPE-STATION (unterzeichnet) - CPE-BIM (für DTM) Grundsätzlich stimmen die Nachbarn der Lage von Abstandsflächen auf ihrem Grundstück zu. Die Konditionen werden noch abschließend verhandelt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Nr. 3.5.1.2 b) und Abstandsflächenplan 171-16 AB 01.01 h: Hinsichtlich der Abstandsflächenüberschreitungen auf öffentlichen Verkehrs- bzw. Grünflächen bestehen bauordnungsrechtlich keine Bedenken. Bei den Abstandsflächenüberschreitungen zu den Verkehrsflächen von DB und BVG wird allerdings vorausgesetzt, dass die DB, das Eisenbahnbundesamt, die BVG und SenStadtW (BVG – Aufsicht) keine Bedenken gegen Lage und Kubus der Baukörper haben. Abweichung von den erforderlichen Abstandsflächentiefen innerhalb des Projekts (Abstandsflächenplan 171-16 AB 01.02 f): ▪ Abstandsflächenüberschreitung mit unter Nr. 3.5.1.2a) bezeichnetem „Eckprivileg“ Gemäß §6 Abs. 3 Nr. 1 gilt das Überdeckungsverbot nicht für Außenflächen, die in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen. Der erforderliche Mindestwinkel von 75 Grad ergibt sich zeichnerisch durch Verlängerung der jeweiligen Wandfluchten bis zu ihrem Schnittpunkt. Bei allen Abstandsflächenüberdeckungen, die die o.g. Voraussetzung erfüllen, bestehen bauordnungsrechtlich keine Bedenken. ▪ unter Nr. 3.5.1.2c) bezeichnete „fiktive“ Abstandsflächen Der untere Bezug bei der Ermittlung von Abstandsflächen ist immer die natürliche vorhandene Geländeoberfläche (§ 6 Abs. 4) - die Bemessung nach der geplanten Höhe des Daches des Sockelgeschosses ist nicht zu-	Das Parkhaus nördlich des Geltungsbereichs befindet sich ebenfalls im Eigentum der STATION. Hier ist keine Zustimmung erforderlich. Abstandsflächen dürfen nach der Bauordnung Berlin auf Verkehrsflächen fallen, wozu nach der einschlägigen Kommentarliteratur ausdrücklich auch Bahnflächen fallen. Der Entwicklungsträger bemüht sich dessen ungeachtet - ebenfalls im Rahmen von Nachbarschaftsvereinbarungen - die Zustimmung der BVG / der technischen Aufsichtsbehörde und der DB / des EBA zu den Abstandsflächenüberschreitungen einzuholen. Die Nachbarschaftsvereinbarungen befinden sich in Abstimmung. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die in der Begründung unter "fiktive" Abstandsflächen bezeichnete Abweichung vom § 6 Abs. 4 BauOBl unter der Voraussetzung möglich ist, dass keine Abstandsflächenüberschneidungen der Gebäude auf dem als Bezugs-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		lässig. Eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht aber unter der Voraussetzung möglich, dass keine Abstandsflächenüberschneidungen der Gebäude auf dem als Bezugspunkt gesetzten Dach des Sockelgeschosses stattfinden. Abstandsflächenüberschreitung – Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen und Bestandsgebäuden (Abstandsflächenplan 171-16 AB 01.03 f): ▪ Die Abstandsflächenüberschreitungen bzw. Überdeckung mit Bestandsabstandsflächen und Bestandsgebäuden sind insbesondere im Bereich der vorhandenen BVG Bebauung östlich der vorhandenen Privatstraße sehr massiv und werden aus bauordnungsrechtlicher Sicht als äußerst problematisch angesehen. Eine Abweichung erscheint hier nur dann möglich, wenn a) die derzeitige Nutzung der Bestandsgebäude den Anforderungen des § 47 Abs. 3 BauOBln entspricht, d.h. keine tageslichtsensiblen Nutzungen vorhanden sind b) im Rahmen einer planungsrechtlichen Einschränkung die zukünftige Nutzung der Bestandsgebäude durch textliche Festsetzung im B-Plan auf Nutzungsarten gemäß § 47 Abs. 3 BauOBln beschränkt wird. (Anmerkung: zu den tatsächlich genehmigten Nutzungsarten liegen dem BWA keine Erkenntnisse vor) ▪ Beeinträchtigungen durch die Bestandsbauwerke wie das U-Bahn Viadukt mit seiner Höhe von ca. 10m erscheinen ebenfalls höchst problematisch, zumal eine Nutzung mit Aufenthaltsräumen in den direkt angrenzenden geplanten Gebäuden zumindest in den unteren Geschoßen offensichtlich nicht möglich ist. Auch hier muss aus bauordnungsrechtlicher Sicht im Rahmen einer planungsrechtlichen Einschränkung die zukünftige Nutzung der Bestandsgebäude durch textliche Festsetzung im B-Plan auf Nutzungsarten gemäß § 47 Abs. 3	punkt gesetzten Dach des Sockelgeschosses stattfinden. Zum Thema Besonnung und Belichtung wurden umfangreiche Gutachten erstellt. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass in den U-Bahnviadukten keine tageslichtsensiblen Nutzungen gemäß § 47 Abs. 3 BauOBln zulässig sind (s. textliche Festsetzung 1.8). Die U-Bahn-Viadukte werden zurzeit von den BVG als Mieter genutzt. Der Entwicklungsträger möchte insbesondere die Flächen in den Viadukten in Zukunft selber nutzen. Im Ergebnis der Abstimmungen zwischen Entwicklungsträger und BVG sollen die nicht betriebsnotwendigen Flächen in den Viadukten stufenweise leer gezogen werden. Nach derzeitiger Planung sollen spätestens bis zum 31.12.21 die nicht benötigten Flächen geräumt sein. Die Festsetzungen im B-Plan greifen dann für die neuen Nutzungen. Zum Thema Besonnung und Belichtung wurden umfangreiche Gutachten erstellt, auf deren Grundlage Im Bebauungsplan tageslichtsensible Nutzungen gemäß § 47 Abs. 3 BauOBln ausgeschlossen werden (s. textliche Festsetzung 1.8).

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		BauOBln beschränkt werden. Allgemein zu Nr. 3.5.1.7 Einschränkung der zulässigen Nutzung durch textliche Festsetzung und Nr. 3.5.1.6 Belichtungsnachweis gemäß DIN 5034-1 für Arbeitsräume sowie den textlichen Festsetzungen 1.8, 1.10, 1.11 In der Begründung des Bebauungsplanentwurfes (Nr. 3.5.1.6) wird ausgeführt, dass eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonfliktes im Baugenehmigungsverfahren gelöst werden soll und es somit keiner weiteren diesbezüglichen Festsetzung bedarf. In der Begründung des Bebauungsplanentwurfes (Nr. 3.5.1.7) wird weiterhin folgendes ausgeführt: <i>„Daher soll festgesetzt werden, dass an Fassaden ohne Einhaltung der Abstandsflächen, ohne ausreichende Besonnung und ohne ausreichende Belichtung Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume [.....] nur ausnahmsweise zulässig sein sollen (Verlagerung auf das Baugenehmigungsverfahren) [...] Wohnungen nicht zulässig sein sollen [...]. Die ausnahmsweise zulässig erklärten Nutzungen können „ähnliche Räume“ im Sinne des §47 Abs. 3 BauOBln sein; in einem Ausnahmeverfahren kann anhand des konkreten Bauantrages geprüft werden, ob die Räume auch ohne Fenster auskommen dürfen. Dies wird in der textlichen Festsetzung 1.8 umgesetzt.“</i> Richtig wird in den Ausführungen angemerkt, dass es sich bei den Gebäuden bauordnungsrechtlich um Sonderbauten handelt. Allerdings erscheint es sinnvoll, den Rahmen der textlichen Festsetzung enger zu fassen, so dass o.g. Nutzungen unzulässig sind (somit erst einmal kein Interpretationsspielraum vorhanden ist) und nur auf dem Befreiungswege ggfs. genehmigt werden können. Eine ausnahmsweise Zulassung erscheint hier gegenüber später erfolgenden Nutzungsänderungen nicht ausreichend, zumal - abgesehen von der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Baurechts - Fälle denkbar	Die TF 1.8 ist die bauleitplanerische Umsetzung des § 47 Abs. 3 BauOBln in eine Festsetzung. Tageslicht-sensible Nutzungen sind ausgeschlossen, sofern nicht nachgewiesen wird, dass doch eine ausreichende Belichtung besteht. Die gutachterliche worst-case-Betrachtung hat ergeben, welche Nutzungen an welchen Fassaden im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Ziel ist es, die zulässigen Nutzungen nur im erforderlichen Umfang einzuschränken. Die Bauaufsicht regt an, dass die in der TF 1.8 benannten Nutzungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wäre diese Nutzung nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen. Im Falle eines ausdrücklichen Ausschlusses solcher Nutzungen würde deren Zulassung gegen die Grundzüge der Planung verstoßen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		erscheinen, bei denen Umnutzungen bauordnungsrechtlich nicht antrags- und genehmigungspflichtig sind. Es muss aus bauordnungsrechtlicher Sicht auf jeden Fall sichergestellt werden, dass eine baurechtliche Prüfung erfolgt und keine Interpretationsspielräume vorhanden sind. In den TF 1.10 und 1.11 wird formuliert, dass Aufenthaltsräume von Wohnungen mit einer Ausrichtung zu bestimmten Fassaden nur ausnahmsweise zulässig sind. Aus bauordnungsrechtlicher Sicht sind diese textlichen Festsetzungen ebenfalls enger zu fassen (siehe oben) bzw. zu korrigieren. Zulässig wären hier Aufenthaltsräume von Wohnungen, wenn in diesen Bereichen keine für die Belichtung und Belüftung notwendigen Fensteröffnungen liegen und der Belichtungsnachweis für die betroffenen Wohnungen bzw. Aufenthaltsräume der Wohnungen ohne die in den genannten Bereichen liegenden Fensteröffnungen geführt werden kann. Ansonsten sind aus bauordnungsrechtlicher Sicht Aufenthaltsräume hier erstmal unzulässig und könnten lediglich im Wege einer Befreiung vom B-Plan zugelassen werden. Nur diese enger gesetzte Handhabung bzw. Formulierung stellt m.E. sicher, dass eine baurechtliche Prüfung auch für spätere Umbauten/ Umnutzungen sichergestellt wird. Zur textlichen Festsetzung 2.1 u.a. (hinsichtlich entstehen der Abstandsflächenproblematik) Es wird darauf hingewiesen, dass Abstandsflächen für Geländer auf Dachterrassen und an Balkonen unabhängig von der Transparenz und Ausgestaltung der Brüstungen abstandsflächenrechtlich so gesehen werden, als ob es sich um Außenwände handelt, obere Bezugshöhe ist Oberkante Geländer. Hier besteht m.E. Korrekturbedarf entweder in der textlichen Festsetzung und / oder in der Betrachtung der Abstandsflächenüberschreitungen. Diese Thematik betrifft ebenfalls die textlichen Festsetzungen 2.2,	Die Bauaufsicht regt an, die in der TF 1.10 und 1.11 bezeichneten Aufenthaltsräume von Wohnungen nicht ausnahmsweise zulässig zu machen, sondern auszuschließen. Dann wäre diese Nutzung nur auf dem Weg einer Befreiung möglich. Dieser Anregung wird nicht nachgekommen (s.o.). Es ist ein planerisches Ziel, die gemäß § 7 Kerngebiet zulässigen Wohnungen nur im erforderlichen Umfang einzuschränken. Die gutachterliche worst-case-Betrachtung hat ergeben, welche Fassaden im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Für Aufenthaltsräume in diesen Fassaden ist der erforderliche Nachweis zu erbringen. Da es sich um einen Angebots-Bebauungsplan handelt, gibt es für einen Ausschluss keine ausreichenden Gründe. Die textliche Festsetzung 2.1 wird so geändert, dass die Geländer in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten müssen. Die textlichen Festsetzungen 2.2 und 2.3 beinhalten das Zurücktreten von der Baugrenze schon. Sie werden noch einmal hinsichtlich ihrer Relevanz für die Abstandsflächenbeurteilung überprüft. Die textliche Festsetzung 2.4, die die Festsetzung von Windkraftanlagen beinhaltet, wird gestrichen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		2.3, 2.4, Zu 3.7. Flächen für Stellplätze und Garagen mit Ihren Einfahrten (hier: Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder Aufgrund der Vielzahl von zur Verfügung stehenden Stellplätzen (2 geplante Tiefgaragen) sowie der großen Freiflächen erscheint es angebracht, im Rahmen einer textlichen Festlegung den Nachweis der für die Gebäude bauordnungsrechtlich erforderlichen Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf dem Grundstück verbindlich festzulegen (Anzahl gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauOBl) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 11. Dezember 2007). Zu 3.8.4.2 und 3.9.3. Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION Die durch Baulast gesicherte Feuerwehru- und umfahrt für die „Station“ wird durch die vorliegende Planung teilweise überbaut. Es erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht sinnvoll, die geplanten Geh-, Fahr- und Leitungsrechte belasteten Flächen des B-Planentwurfs (GFL 2 und 3) diesbezüglich zu erweitern. Ansonsten ist durch eine neue Baulasteintragung die geänderte Feuerwehru- und umfahrt vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten.	Die Richtzahlen für Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl sowie die Richtzahlen für Abstellmöglichkeiten für Fahrräder orientieren sich an der jeweiligen Nutzung. Der Bebauungsplan VI-140ca ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die erforderlichen Stellplätze können erst im Zusammenhang mit der im Rahmen der Zulässigkeiten des Bebauungsplans tatsächlich angestrebten Nutzung (in der Regel zum Bauantrag) ermittelt werden. Zum jetzigen Planungsstand ist vorgesehen, die Stellplätze für schwer Gehbehinderte oder Behinderte im Rollstuhl in den Tiefgaragen unterzubringen, die über Fahrstühle mit den darüber liegenden Geschossen verbunden sind. Fahrradabstellanlagen können sowohl in den Tiefgaragen als auch in der Nullebene liegen. Die Feuerwehru- und -umfahrt der STATION muss in Teilabschnitten verlegt werden. Diese Umverlegung und Änderung der bestehenden Baulast ist Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Entwicklungsträger und der STATION. Fazit: Planung / Festsetzungen TF 2.1 wird so geändert, dass die Geländer in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			zurücktreten müssen. - TF 2.2 und 2.3 werden hinsichtlich ihrer Relevanz für die Abstandsflächenbeurteilung überprüft. - TF 2.4, die die Festsetzung von Windkraftanlagen beinhaltet, wird gestrichen. Begründung - Begründung zu den TF 2.1 bis 2.3 überarbeiten und Streichen der TF 2.4 - Benannten Themen ergänzen, die in den nachbarrechtlichen Vereinbarungen geregelt werden
14/39	BA FK, Abteilung Finanzen Schreiben vom 29.12.2017 Eingegangen am 08.12.2017	Mit der Durchführung des Baubauungsplans soll sich eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Standquartiers mit Kerngebietscharakter an einen zentralen und wichtigen Umsteigepunkt im öffentlichen Personalverkehr im Herzen von Berlin vollziehen. Von Bedeutung hierbei ist, dass das in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte Konzept für Urbane Mitte gesichert sowie umgesetzt wird. Gleichfalls findet mit dem Bebauungsplan die Sicherung des geplanten Umsteigebahnhofs der S21 am Bahnhof Gleisdreieck, der Radfahrweg Berlin-Leipzig, die für den Bahnbetrieb erforderlichen Rettungswege und -flächen sowie die Parkeingänge in den Park am Gleisdreieck und die Verbindung zwischen Ost- und Westpark statt. Laut Kostenübernahmevertrag trägt der private Grundstückseigentümer die Kosten für die Entwicklung des Gebietes. Zusätzliche Ausgaben sind zum jetzigen Zeitpunkt aus den Planungen nicht ersichtlich. Daraus folgt, dass es keine Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung geben wird.	Zwischen dem Bezirk und dem Entwicklungsträger wurde ein Kostenübernahmevertrag unterzeichnet. Die Planung hat keine Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung. Fazit: Planung / Festsetzungen Kein Änderungserfordernis Begründung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Kein Änderungserfordernis
09/34	BA FK, Immobilienverwaltung Schreiben vom 28.11.2017 Eingegangen am 29.11.2017	Seitens der Serviceeinheit Facility Management, gibt es keine weiteren Anregungen, Ergänzungen oder Einwendungen zu o.g. Entwurf. Wie bereits in der Stellungnahme vom 23.03.2016 angemerkt, möchte die Immobilienverwaltung nochmals darauf hinweisen, dass die Kostenneutralität für den Bezirk auch für die geplanten Erschließungsmaßnahmen, einschließlich deren dinglicher Sicherung durch Geh-, Fahr- und Radfahrrechte gelten muss.	Zwischen dem Bezirk und dem Entwicklungsträger wurde ein Kostenübernahmevertrag unterzeichnet. Die Planung ist für den Bezirk kostenneutral. Fazit: Planung / Festsetzungen Kein Änderungserfordernis Begründung Kein Änderungserfordernis
	BA FK, Umwelt- und Naturschutzamt		
4/33	BA FK, Umwelt- und Naturschutzamt - Fristverlängerung Schreiben vom 17.11.2017 Eingegangen am 17.11.2017	Das Stellungnahmeersuchen an UmNat wurde Herrn Weis federführend zugeordnet. Da hier nur noch wenige Arbeitstage bis zum Weihnachtsurlaub verbleiben, die bereits terminlich gebunden sind und umfangreiche Unterlagen von verschiedenen Kolleginnen mit zu prüfen sind, beantragt Herr Weis bereits jetzt eine Fristverlängerung bis zum 31.01.2018. Er bittet um Verständnis und Bestätigung der Fristverlängerung. <u>Anmerkung:</u> Die Fristverlängerung wurde am 20.11.2017 gewährt.	
4/33	BA FK, Umwelt- und Naturschutzamt - Stellungnahme Schreiben vom 29.01.2018 Eingegangen am 29.01.2018	<u>1. Naturschutz-Bodenschutz-Landschaftsplanung</u> <u>1.1 Naturschutz / Landschaftsplanung</u> 1.1.1 Gegen die Festsetzungen des B-Plans bestehen keine Bedenken unter der Voraussetzung, dass die in der Begründung aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain im städtebaulichen Vertrag gere-	Die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gelt werden. 1.1.2 Hinweis zu 2.5.3 Der Antrag auf Baumfällung ist im Umwelt-und Naturschutzamt Friedrichshain Kreuzberg zu stellen. 1.2 Bodenschutz / Altlasten Das Plangebiet wird im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) unter den Nummern 10120, 304 und 390 geführt. Die flurstücksbezogene Zuordnung (Gemarkung Kreuzberg, Flur 6) ergibt sich folgendermaßen: ▪ Flurstücke 3312, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319 → Teilflächen von BBK-Nr. 390 ▪ Flurstücke 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3328 → Teilflächen von BBK 390 ▪ Flurstücke 3411, 3412 → Teilflächen von BBK-Nr. 390 ▪ Flurstück 3327 → Teilfläche von BBK-Nr. 304 ▪ Flurstück 3409 → entspricht Gesamtfläche von BBK-Nr. 10120 Das Plangebiet wurde im Rahmen einer gutachterlichen Altlastenbewertung (Gutachten Urbane Mitte vom 28.05.2014) durch die Landplus GmbH, Rosenstraße 2 in 10178 Berlin untersucht. Der Altlastenverdacht konnte für alle genannten Flurstücke ausgeräumt werden. Bei den Flurstücken 2289 und 2132 handelt es sich um Teile der Schöneberger und Luckenwalder Straße. Diese Straßengrundstücke sind im BBK nicht erfasst und somit aus bodenschutzrechtlicher Sicht nicht relevant. Aus den durchgeführten Bodenuntersuchungen lässt sich ableiten, dass im Zuge von Baumaßnahmen mit einhergehendem Bodenaushub ein abfallrechtlicher Handlungsbedarf entsteht. Es muss davon ausgegangen werden, dass ein Teil des Bodens nicht wiedereingebaut werden kann und entsprechend ordnungsgemäß entsorgt werden muss. Sofern während der Baumaßnahmen bisher nicht bekannte	Anträge auf Baumfällungen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, sind die Arbeiten entsprechend § 6 Abs. 3 des Berliner Bodenschutzgesetzes (BlnBodSchG) zu unterbrechen und es ist umgehend das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sachgebiet Bodenschutz/ Altlasten zu informieren.	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis
		<u>2. Immissions- und Gewässerschutz</u> <u>2.1 Immissionsschutz - Lärmschutz</u> Die im Gutachten der ALB Nr. UMB 16.194.01 P Version 3 v. 03.08.2017 vorgesehene Beurteilung der Immissionen durch gewerbliche Nutzungen beziehen sich insbesondere auf Schallquellen außerhalb der geplanten Bebauung. Im Plangebiet werden gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden, deren Auswirkungen im Gutachten nicht spezifisch ermittelt wurden, da dies im Rahmen der nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren bzw. weiterer Verfahren (z.B. Gaststättenrecht, Genehmigungs-/ Ausnahmerecht nach LImSchG) geregelt werden wird. Insofern kann nur auf Basis der bisher vorliegenden Gutachten eine Einschätzung zur Gewährleistung der Immissionsrichtwerte erfolgen. Die Ansiedlung von Wohnungen und Beherbergungsbetrieben im Plangebiet wird hier sehr kritisch gesehen, da durch diese Ansiedlung die Bedingungen der bestehenden emissionsrelevanten Nutzungen - insb. Station Berlin, aber ggf. auch der Freizeiteinrichtungen im Gleisdreieck-Park - eingeschränkt werden könnten. Insofern wird ausdrücklich darum gebeten, die bisherigen	Ein Konflikt zwischen Freizeit- und Sportanlagen und den Beherbergungsbetrieben sowie ausnahmsweise zulässigen Wohnungen wird – außer an der Südfassade von Turm 7 – nicht gesehen. Die Sport- und Freizeitnutzungen im Park sind bereits durch die vorhandene bzw. im Bau befindliche Wohnbebauung an der Flottwellstraße und Dennewitzstraße hinsichtlich

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Festsetzungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben sowie im besonderen Maße von Wohnungen im Bereich der Einwirkorte von Gewerbelärm sowie den Freizeit- und Sportanlagen grundsätzlich zurückzunehmen. Die in den Festsetzungen der Begründung Ziffer 3.12.6.1 benannte „ausnahmsweise zulässige“ Aufenthaltsräume von Wohnungen führt zu einer undefinierten Zulässigkeit von Wohnungen. Dies unter dem Aspekt, dass nach Errichtung der Gebäude damit eine einfache Umnutzung von bisherigen Flächen für Büro in Wohnungen nicht ausgeschlossen werden kann. <u>Tieffrequente Geräusche durch Veranstaltungsbetrieb der Station Berlin:</u> In Ziffer 3.12.3.4 wird zutreffend festgestellt, dass sich die tieffrequenten Geräusche auf der Ebene des Bauleitverfahrens nicht hinreichend genau prognostizieren lassen. Daraus wird abgeleitet, dass dies im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens möglich sei und dort dann gelöst werden könnte. Aus hiesiger Sicht ist dies nicht möglich, da selbst bei dezidiertener Planung von Schallschutzmaßnahmen eine Beurteilung der tieffrequenten Geräusche am „maßgeblichen Immissionsort“ erfolgen muss.	ihrer Möglichkeiten, Lärm zu erzeugen, begrenzt. Die bisherigen Festsetzungen werden nicht geändert. Die Ansicht von UmNat, dass Aufenthaltsräume von Wohnungen „undefiniert zulässig“ seien, wird nicht geteilt. Bei einer ausnahmsweisen Zulässigkeit ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, ob die in der Begründung beschriebenen Bedingungen für die Zulässigkeit erfüllt sind. Die "ausnahmsweise Zulässigkeit" von Wohnungen impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung der Wohnungen z.B. eine immissionsschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Wohnnutzung ist zu untersagen. Bei einer Umnutzung wäre ebenso zu prüfen, ob die Bedingungen für eine ausnahmsweise Zulässigkeit erfüllt sind. Die bisherigen Festsetzungen werden nicht geändert. Der Hinweis wird aufgenommen. Die Beurteilung von tieffrequenten Geräuschen in Verbindung mit der Veranstaltungsstätte Station Berlin sollen im städtebaulichen Vertrag geregelt werden. Sinngemäß ist folgendes zu vereinbaren: "Nach Errichtung der Gebäude erfolgt eine Begutachtung der Schallemissionen der Veranstaltungsstätte Station und eine erneute Prognose der Schallimmissionen einschließlich der tieffrequenten Geräuschteile durch eine vom Investor beauftragte anerkannte Messstelle gemäß § 29b BImSchG. Sofern vor den

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Dieser „maßgebliche Immissionsort“ ist stark abhängig von verschiedensten Faktoren, der baulichen Ausführung der Fassaden, des Baukörpers selbst sowie auch dem dann ggf. dazu noch relevanten nutzungsspezifischen Rauminventars. Aus hiesiger Sicht ist es dringend geboten, die Beurteilung von tieffrequenten Geräuschen in Verbindung mit der Veranstaltungsstätte Station Berlin in einem städtebaulichen Vertrag zu regeln. Diese Forderung sollte dahingehend vereinbart werden, dass nach Errichtung der Gebäude entsprechende Begutachtungen der Schallemissionen durch den Investor eine anerkannte Messstelle beauftragt wird, die im Zweifelsfall nach Inbetriebnahme den „maßgeblichen Immissionsort“ ermittelt und Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen gemäß dem anerkannten Stand der Technik erarbeitet. Der Investor der Urbanen Mitte sollte als Bauherr der heranrückenden Bebauung in dem städtebaulichen Vertrag weiterhin verpflichtet werden, die erforderlichen Anpassungen zu seinen Lasten bei Station Berlin sowie hinsichtlich seiner geplanten Nutzung zu erbringen. <u>Turm 6 & 7 – Freizeitlärm</u> In der Begründung Ziffer 3.12.3.4 wird für die Südfassade Turm 7 führt die Beurteilung zu dem Ergebnis, dass eine Einschränkung der Freizeit- und Sportanlagen aufgrund der Wohnnutzung nicht ausgeschlossen werden kann. Es handelt sich hierbei um hochwertige Sporteinrichtungen - insb. Skater -, die für den Bezirk - Ortsteil Kreuzberg - eine wichtige Erholung und Spiel-/Sportfläche geworden ist. Der Plangeber - Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg - hat hierzu erhebliche Investitionen des Landes Berlin und hohe Betriebskosten durch Grün Berlin GmbH finanziert. Es wäre an dieser Stelle nicht im Interesse der Bewohner	geöffneten Fenstern schutzbedürftiger Räume bzw. bei tieffrequenten Geräuschen innerhalb von den am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Räumen in den Gebäuden der Urbanen Mitte Berlin Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm bzw. der Anhaltswerte der Norm DIN 45680 mit Beiblatt 1 zu erwarten sind, werden Maßnahmen an den Gebäuden der UMB gemäß den anerkannten Regeln der Technik zur Reduzierung der Immissionen erarbeitet. Der Investor verpflichtet sich, die erforderlichen Maßnahmen zu seinen Lasten durchführen zu lassen." Die genaue Formulierung für den städtebaulichen Vertrag erfolgt in Abstimmung mit dem Entwicklungsträger und den Planungsjuristen. Der Entwicklungsträger ist nicht bereit, Kosten für Anpassungen an dem Gebäude der STATION als Quelle zu übernehmen. Eine solche Verpflichtung wird nicht in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen. Erforderliche Maßnahmen werden auf dem Grundstück der Urbanen Mitte umgesetzt. Die Ausführungen zum Sport- und Freizeitlärm haben in die Begründung die Nummer 3.12.4. Das vom Umwelt- und Naturschutzamt dargestellte Ergebnis entspricht nicht der Ausführung in der Begründung. Es ist kein Ziel der Planung, die südlich an das Grundstück anschließenden Freizeit- und Sportanlagen, hier ist vor allem die Skateranlage gemeint, in ihrer Nutzung einzuschränken. An der Südfassade von Turm 7 sind Wohnungen daher nur ausnahmsweise zulässig. Diese "ausnahms-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		dieses Bezirks, dass durch Wohnnutzungen oder auch Beherbergungsgewerbe in Turm 6 und 7 eine Einschränkung der Nutzung verursacht wird. Insofern sollte aus hiesiger Sicht die o.g. Einschränkung der Wohnnutzung sowie auch für Beherbergungsbetriebe erfolgen und ausschließlich eine Nutzung in Verbindung mit Büro, Kunst und Sport in Turm 6 & 7 planungsrechtlich zugelassen werden.	weise Zulässigkeit" von Wohnungen impliziert, dass vor der konkreten Genehmigung der Wohnungen eine immissionsschutztechnische Prüfung erfolgen muss. Sofern bei dieser Prüfung die Überschreitung von Immissionsrichtwerten festgestellt wird, sind entsprechende Maßnahmen festzulegen oder die Wohnnutzung ist zu untersagen. Von einer solchen Wohnnutzung sind auch die Wohnformen „boarding house“ und „studentisches Wohnen“ umfasst. Hotelnutzung wäre hingegen mit ausreichendem Schallschutz zulässig. Die Einschätzung von UmNat bezüglich der durch die Planung verursachten möglichen Einschränkung der Skateranlage wird nicht geteilt. Die Festsetzungen werden nicht geändert. Es besteht Konsens, dass ein solcher Nutzungsausschluss für Wohnen nicht festzusetzen ist; Wohnen ist im MK ohnehin nur ausnahmsweise zulässig, also wenn der Vorhabenträger einen Nachweis für die Einhaltung der Immissionsrichtwerte liefert. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Die Planung wird nicht geändert. Begründung ▪ Die Begründung wird entsprechend ergänzt. Städtebaulicher Vertrag ▪ Aufnahme von Regelungen zum Umgang mit tief-frequenten Geräuschen
		<u>2.2 Immissionsschutz – Lichtemissionen</u> Bereits in der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde auf die Erforderlichkeit eines Lichtgut-	Ein Lichtgutachten wird nicht als erforderlich angese-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		achtens in Verbindung mit den zu erwartenden Werbeanlagen hingewiesen. Dies liegt nach Prüfung der Unterlagen nicht vor.	hen. In der TF 10.4 wird geregelt, dass wechselndes, bewegtes oder laufendes Licht für Werbeanlagen unzulässig ist. Fazit: Fachgutachten ▪ Ein Lichtgutachten ist nicht erforderlich. Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis
		<u>2.3 Immissionsschutz – Elektromagnetische Felder</u> Die in den Unterlagen dokumentierten Daten sind nicht nach den gesetzlichen Bestimmungen der 26. BImSchV differenziert ausgewiesen. Die S-Bahn sowie die U-Bahn nutzt die Betriebsspannung 750 Volt. Die 26. BImSchV trifft nur für Anlagen mit > 1.000 V zu. D.h. die Bewertung im Sinne der 26.BImSchV kann sich ausschließlich auf die Bahnstromanlagen der Nord-Süd-Verbindung sowie niederfrequente Versorgungseinrichtungen (Trafo-Netzstationen) im Plangebiet beziehen. Nach den Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder - 26. BImSchV - ist bei der Neuplanung von Bahnanlagen eine Bewertung der zu erwartenden Immissionen sowie das Minimierungsgebot vorgeschrieben. Dieses Minimierungsgebot bezieht sich bei Bahnstromanlagen > 1000 Volt auf einen Abstand von bis zu 100 m zur Oberleitung und ggf. vorliegenden Bahnenergieleitungen der Nord-Süd-Fernbahn (Vergl. Ziffer 3 der Verwaltungsvorschrift).	<u>Minimierungsgebot</u> Die 26. BImSchV definiert in § 4 Anforderungen zur Vorsorge. Nach § 4 Absatz 2 sind „<i>bei der Errichtung und wesentlichen Änderung von Niederfrequenzanlagen sowie Gleichstromanlagen die Möglichkeiten auszuschöpfen, die von der jeweiligen Anlage ausgehenden elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Felder nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung von Gegebenheiten im Einwirkungsbereich zu minimieren. Das Nähere regelt eine Verwaltungsvorschrift gemäß § 48 des Bundes-Immissionsschutzgesetz.</i>“ Als Verwaltungsvorschrift wurde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV VwV) erlassen. Das Minimierungsgebot nach § 4 Absatz 2 der 26. BImSchV wurde in der "Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder" aus folgenden Gründen nicht betrachtet: ▪ Das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Obwohl die Bahnstromanlagen der Nord-Süd-Verbindung bereits bestehende Anlagen sind und durch das Bauvorhaben nicht geändert werden, ergibt sich für die mit der Planung heranrückende Bebauung die Fragestellung, welche Maßnahme zur passiven Minimierung der elektromagnetischen Felder Seitens des Plangebers beabsichtigt sind. Dazu wäre eine individuelle Betrachtung der möglichen Minimierung im Abstand von 100 m geboten. Aus dem Gutachten der Möhler+Partner - Bericht Nr. 740-5328 sind dazu keine Maßnahmen zur Minimierung der auftretenden elektromagnetischen Felder abgeleitet worden. Insofern ergibt sich die Fragestellung, ob die vorliegende Planung ohne Beachtung des individuellen Minimierungsgebots nach der Verwaltungsvorschrift zur 26.BImSchV - in diesem Fall passiver Schutz innerhalb der Gebäude der Urbanen Mitte - ausreichend betrachtet wurde. Aus hiesiger Sicht ist dies nicht ausreichend erfolgt. Die alleinige Benennung in der weiteren Abwägung, dass es sich um eine Planung ohne Änderung der Fernbahntrasse handelt, wird hier als nicht ausreichend angesehen, da das Minimierungsgebot der Verwaltungsvorschrift aus hiesiger Sicht auch für heranrückende Bebauung an Bahntrassen beachtenswert ist, da es unerheblich ist, wer der Verursacher der Planung ist.	gilt nur für die Errichtung und die wesentliche Änderung von Niederfrequenz- und Gleichstromanlagen. Eine Neuerrichtung oder wesentliche Änderung der vorhandenen Anlagen findet im vorliegenden Fall nicht statt. Bei bestehenden Anlagen bezieht sich das Minimierungsgebot zudem nur auf beispielsweise eine neue Leitung, während das Minimierungsgebot für die vorhandenen Leitungen nicht anzuwenden ist (vgl. 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, letzter Absatz). ▪ Auch nach der Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg müssen zwar Anlagen, die an sensible Nutzungen heranrücken, das Minimierungsgebot berücksichtigen. Dies gilt jedoch nicht umgekehrt. ▪ Ziel des Minimierungsgebotes ist es, die von den Anlagen ausgehenden elektrischen und magnetischen Felder zu minimieren, d.h. es bezieht sich auf technische Lösungen an den EMF-Quellen (dort wo die Felder entstehen bzw. ihre Ursache haben) und nicht auf den Immissionsort (vgl. 26. BImSchV VwV, Kapitel 3.1 "Minimierungsziel" und Kapitel 5 "Technische Möglichkeiten zur Minimierung"). Maßnahmen an den EMF-Quellen sind nicht bzw. nur in Zusammenarbeit mit den Betreibern der EMF-Quellen realisierbar. ▪ Maßnahmen zur Minimierung am Planvorhaben sind aufwendig (insbesondere diejenigen zur Abschirmung der Magnetfelder), so dass vsl. der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht gewahrt ist (vgl. § 41 BImSchG, Abs. 2 sowie 26. BImSchVVwV, Kapitel 3.1, vorletzter Absatz). Fazit: Fachgutachten ▪ Die Untersuchung elektrischer und magnetischer

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Felder wurde hinsichtlich des Minimierungsgebots ergänzt. Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
		<u>2.4 Gewässerschutz</u> Hinsichtlich der in unserer Zuständigkeit gegebenen Fragestellungen zu Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen sowie zu Einleitungen in das Netz der Berliner Wasserbetriebe verweist das Umwelt- und Naturschutzamt auf die bereits vorliegende Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung. Die fachliche dezidierte Einzelfallprüfung erfolgt im Rahmen der Beantragung der Baugenehmigungsverfahren, etwaiger Genehmigungsverfahren für Regenwasserversickerungen bzw. bei Kontrollen im Rahmen der Fertigstellung der einzelnen Bauabschnitte.	Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Es wird zur Kenntnis genommen, dass eine Prüfung erst im Genehmigungsverfahren erfolgt. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
31/43	BA Mitte StadtSozGes, Stadtentwicklungsamt Schreiben vom 19.12.2017 Eingegangen am 19.12.2017	Durch die Planungsziele des oben genannten Bebauungsplanentwurfs sind städtebauliche Entwicklungsziele des Bezirks Mitte nicht betroffen.	(Keine Bedenken) Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
33/44	BA Tempelhof-Schöneberg StadtBau, Stadtentwick-	Der Bezirk Tempelhof Schöneberg trägt im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs.2 BauGB folgen-	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	lungsamt Schreiben vom 18.12.2017 Eingegangen am 18.12.2017	de Bedenken vor: <u>Beeinträchtigung der Versorgungsbereiche in Tempelhof-Schöneberg</u> Die geplante zulässige Größe für Einzelhandel mit einer Verkaufsfläche von 12.000 m² steht nicht im Einklang mit dem Flächennutzungsplan, der eine ausgewogene Verteilung von Einzelhandel und Einzelhandelskonzentration in Berlin verfolgt. Bei dem Plangebiet handelt es sich gemäß FNP weder um eine Gemischte Baufläche MK1 noch um eine Fläche für Einzelhandelskonzentrationen. Gemäß Ihrem bezirklichen Zentrenkonzept 2012 handelt es sich auch nicht um einen zentralen Versorgungsbereich. Eine Überarbeitung des Zentrenkonzeptes muss in diesem Zusammenhang darlegen, wie die nachbarbezirklichen Belange berücksichtigt werden. Bedenken bestehen, da bei einer Ansiedlung von zentrenrelevanten Einzelhandelseinrichtungen im geplanten Umfang, negative Auswirkungen auf zentrale Lagen in Schöneberg (insbesondere Potsdamer Straße) befürchtet werden. <u>Beeinträchtigung der Grünflächen/ Grünzug, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen/ Grünzug liegen</u> Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen. Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten "Park am Gleisdreieck Westpark" auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen am Vormittag	Im Bebauungsplanentwurf ist die Zulässigkeit von 7.000 m² VF vorgesehen, nicht von 12.000 m². Das dem Entwurf zugrunde liegende Einzelhandelsgutachten vom 04.08.2017 wurde seit Durchführung der Behördenbeteiligung weiterentwickelt. Dieses Gutachten (bezeichnet als Einzelhandelsgutachten 2a mit Stand vom 20.03.2018) beinhaltet ein Nutzungskonzept, insbesondere für die beiden unteren Geschosse im Plangebiet. Aus diesem Nutzungskonzept lässt sich ableiten, dass jetzt ca. 4.600 m² VK angestrebt werden. Die Festsetzung kann aus dem FNP abgeleitet werden. Die Planung ist mit dem bezirklichen Einzelhandelskonzept kompatibel. Das wurde im Rahmen eines vom Bezirk geladenen Präsentations- und Abstimmungstermins mit dem EH-Gutachter der Urbanen Mitte und den Erstellern des bezirklichen Einzelhandelskonzepts am 21.03.2018 festgestellt. Die Planung ist unter Berücksichtigung der deutlich reduzierten VF auch für die zentralen Lagen in Schöneberg verträglich. SenSW hat festgestellt, dass die Planung aus dem FNP entwickelbar ist. Das Bau Feld Urbane Mitte ist außerdem Bestandteil des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck, der dem BA Tempelhof-Schöneberg bekannt ist. Es wurde ein Verschattungsgutachten erstellt, in dem dargestellt wird, dass nur der an das Bau Feld direkt

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme. Hier bestehen Bedenken, da sich diese Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden (also auch in Schöneberg; intensivere Nutzung). <u>Bordelle</u> Als Nachbarbezirk werden Bedenken dargelegt, da der Bebauungsplan keine Regelungen zur räumlichen / geschossweisen Begrenzung von Bordellen und bordellartigen Betrieben trifft. Die Potsdamer Straße, Bülowstraße und Kurfürstenstraße stellen bzgl. des sogenannten "Straßenstrichs" vorbelastete Straßen dar. Sie befinden sich nur wenige hundert Meter vom Plangebiet des Bebauungsplanes VI140ca.	anschließende Teil des Westparks verschattet wird und dies auch nur am Vormittag. Der Gutachter hält diese Auswirkung aufgrund des räumlich und zeitlich begrenzten Umfangs für nicht wesentlich. Die Ansicht, dass der Westpark durch die Türme bedrängt wird und Qualitätsverluste zu erwarten seien, wird nicht geteilt. Im Bebauungsplan wird die Begrenzung / der Ausschluss von Bordellen und bordellartigen Betrieben ergänzt. Fazit: Fachgutachten - Das weiterentwickelte Einzelhandelsgutachten wird die Grundlage für die Überarbeitung der Planung. Planung / Festsetzungen - Anpassung der Festsetzungen zum EH an das weiterentwickelte EH-Gutachten - Die Begrenzung / der Ausschluss von Bordellen und bordellartigen Betrieben wird ergänzt. Begründung - Die Begründung wird entsprechend angepasst.
24/21	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Schreiben vom 27.12.2017 Eingegangen am 27.12.2017	Das Vorhaben berührt und beeinträchtigt weiterhin die Belange der Bundeswehr, im speziellen einen angeordneten Schutzbereich und das dazugehörige Interessengebiet der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof. Das Gutachten wird von der Bundeswehr in der vorgelegten Fassung nicht akzeptiert. Da für die Aufstellung eines Gegengutachtens der Beteiligungszeitraum nicht ausreichend ist, werden Einwände gegen das Vorhaben geltend gemacht (§ 35 Abs. 3 Nr. 8	Der Bebauungsplan sieht die Errichtung von sieben Türmen mit 7 bis 24 Geschossen vor. In der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde von der Bundeswehr gefordert, die Auswirkungen dieser Gebäude auf die Funktion von Radar-Anlagen zu prüfen. Zur Überprüfung wurde eine Radar-Verträglichkeitsprüfung (Prof. Dr. Ing. Erhard Möller, Stand 01/2017) durchgeführt. Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis: Die Forderungen des Bundesamts für Infrastruktur,

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		BauGB). Eine Aufstellung des Gegengutachtens ist im I. Quartal 2018 beabsichtigt. Sofern das Gutachten eine Verträglichkeit des Vorhabens mit der Luftverteidigungsanlage aufzeigen kann, ist eine Realisierungsperspektive des Vorhabens gegeben. <u>Begründung:</u> Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Funktionsausfall nicht gegeben sei, nach erster Einschätzung durch das militärische Fachkommando kommt es durch die Errichtung der Hochbauten jedoch in der Summe der bereits jetzt vorhandene Störungseinflüsse zu einer nicht weiter hinnehmbaren Beeinträchtigung der Anlage. Um dies zu vermeiden wird durch die Bundeswehr ein Gegengutachten erarbeitet. Weiterhin verweist das Umwelt- und Naturschutzamt auf die Genehmigungspflicht im Zuge des Bauantragsverfahrens, durch die Schutzbereichbehörde für die Gebäude 1-3 da sich diese innerhalb eines angeordneten Schutzbereichs befinden. Eine Beteiligung der Dienststelle ist zwingend im sich anschließenden Bauantragsverfahren sicherzustellen.	Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) für die Bundeswehr/ Luftwaffe und des Bundesamts für Flugsicherung (BAF) für die Deutsche Flugsicherung (DFS) bzgl. der Prüfung der Radar-Verträglichkeit werden erfüllt. ▪ Aus der Sicht der Radar-Verträglichkeit bestehen gegen die Planung keine Bedenken. Im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren werden die Ergebnisse konkretisiert bzw. fortgeschrieben und entsprechenden Maßnahmen zur Gewährleistung der Radar-Verträglichkeit konkret nachgewiesen Das Ergebnis des Gutachtens wird von der Bundeswehr nicht mitgetragen und sie teilt mit, dass sie im 1. Quartal 2018 ein Gegengutachten aufstellen lassen will. Dieses Gutachten liegt bisher (Stand 20.04.2018) nicht vor. Der Gutachter, Hr. Prof. Dr. Möller, hat Kontakt mit der Bundeswehr aufgenommen, um zur Klärung beizutragen. Dazu hat ein Termin stattgefunden. Die Radar-Verträglichkeitsprüfung wird in Abstimmung mit der Bundeswehr angepasst. Eine abschließende Klärung steht noch aus. Fazit: Fachgutachten ▪ Die Radar-Verträglichkeitsprüfung wird überarbeitet. Planung / Festsetzungen ▪ Die Planung wird nicht geändert. Begründung ▪ Die Begründung wird entsprechend angepasst.
27/22	Eisenbahn-Bundesamt	Das Eisenbahn-Bundesamt hält den B-Planentwurf nicht	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das EBA keine

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Schreiben vom 22.12.2017 Eingegangen am 22.12.2017	für festsetzungsfähig. Die nach der B-Planbegründung als erforderlich angesehene Zustimmung des EBA (S.32) kann nicht erteilt werden. Eine formlose Zustimmungserklärung des EBA würde im vorliegenden Fall auch nicht ausreichen, die restlichen Hindernisse, die der Festsetzung des B-Planes hier entgegenstehen, zu beseitigen. Der vorgelegten Planung wird aus folgenden Gründen widersprochen: Große Teile der überplanten Grundstücksflächen unterliegen der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung und sollen daher vorrangig eisenbahnspezifischen Nutzungen dienen. Auf die Abbildung 7 auf S. 30 der B-Planbegründung und die auf S. 237 abgedruckte Stellungnahme der DB Netz AG wird verwiesen. Die genannte Abbildung stellt die derzeit zum Bahnbetrieb gewidmeten Flächen innerhalb des Plangebiets dar. Inmitten des Plangebietes soll in den kommenden Jahren das „S21, Planabschnitt 3a“ planfestgestellt und realisiert werden. Gegenstand dieses Vorhabens soll der Neubau einer direkten S-Bahnverbindung zwischen den bestehenden S-Bahnstationen Potsdamer Platz und Yorckstraße nebst Zwischenbahnhof „Gleisdreieck“ mit Anbindung an die gleichnamige U-Bahnstation sein. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat in ihrer Stellungnahme vom 26.05.2015 zum damaligen Planungsstand ausgeführt, der Bebauungsplan berühre dringende Gesamtinteressen Berlins, weil die Planung der S21 vom Potsdamer Platz zum südlichen S-Bahnring berücksichtigt werden müsse. Ob diese Interessen Berlins durch den B-Plan beeinträchtigt würden, könne noch nicht abschließend geprüft werden (Begründung S.211). Wie aus der Abbildung 7 weiterhin erkennbar wird, liegen im Plangebiet in Betrieb befindliche Bahnanlagen, die der Service- und Notfallerschließung der viergleisigen Nord-Süd-Fernbahn zwischen den Bahnhöfen Potsdamer Platz	Zustimmung zum Bebauungsplan erteilt. Eine solche ist auch nicht erforderlich (wie das EBA später selbst feststellt), vielmehr nur eine Verträglichkeit mit den Bahnbelangen. Diese ist für die Baufelder 1 bis 5 sowie 7 und 8 nicht ohne weitere Abstimmungen gewährleistet, wohl aber für die Baufelder 6 und 7, die die Bahnbelange nicht tangieren. Insofern erfolgt eine Teilung des Bebauungsplans (siehe unten). Zum Umfang der Planfeststellung besteht Konsens. Zur rechtlichen Ausgangssituation besteht Konsens.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		und Berlin Südkreuz dienen Flächen, die der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung unterliegen, dürfen grundsätzlich nicht durch die kommunale Bauleitplanung überplant werden. Im vorliegenden Fall sind sowohl die für den Betrieb genutzten als auch die für die S21 benötigten Flächen derzeit nicht freistellungsfähig, weil sie – unstreitig – für Zwecke des Eisenbahnbetriebes nicht endgültig entbehrlich sind. Zu Recht wird in der Begründung des B-Planes darauf hingewiesen, dass es unter bestimmten Voraussetzungen zulässig ist, bahngewidmete Flächen durch die kommunale Bauleitplanung zu überplanen (S.116). Nach dem Urteil des BVerwG vom 16.12.1988 (BVerwGE 81, 111, 115) sind bahngewidmete Flächen der gemeindlichen Bauplanungshoheit nicht völlig entzogen. Planerischen Aussagen der Gemeinde sind sie aber nur insoweit zugänglich, als diese der besonderen Zweckbestimmung der Anlage, dem Betrieb der Bahn zu dienen, nicht widersprechen. In der B-Plan-Begründung (S.32) wird die Auffassung vertreten, die Kompatibilität der geplanten Bebauung mit dem Eisenbahnbedarf könne anhand eines durch den Grundstückseigentümer (!) in Auftrag gegebenen Trassierungsentwurfs für die S21 soll ein Leervolumen (Lichtraumprofil) sowohl für den in dieser Weise geplanten Streckenverlauf als auch für den neuen Bahnhof freigehalten werden (Begründung S.58). Wenn den Planungsvorstellungen des Grundstückseigentümers von der DB Netz AG und dem EBA zugestimmt werde, geht der B-Plan davon aus, dass damit der Nachweis der Verträglichkeit mit dem Bahnvorhaben S21 erbracht sei (Begründung S.117). Dieser Auffassung kann nicht gefolgt werden.	In der Begründung wird der Abstimmungsstand zwischen Grundstückseigentümer und DB vom August 2017 dargestellt (der im Übrigen auch der Vorgehensweise nördlich des Landwehrkanals sowie bei der Trassierung „durch“ das sogenannte debis-Parkhaus entspricht). Die DB hat zu diesem Zeitpunkt das dargestellte Vorgehen in Aussicht gestellt: Die DB bestimmt die Inhalte einer reduzierten Vorplanung und benennt präqualifizierte Ingenieurbüros für die Durchführung. Alle Abstimmungen laufen über die DB und der Grundstückseigentümer ist "nur" der Auftraggeber. Das alleinige Ziel war, die Planung zu beschleunigen, und zwar gemeinsam mit der DB und unter Berücksichtigung aller betrieblichen Belange. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das EBA diesem Vorgehen nicht zustimmt. Die Begründung wird an diesem Punkt geändert, d.h.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		In der Regel wird sich die Vereinbarkeit eines B-Planes mit einem Bauvorhaben der Bahn erst dann verlässlich beurteilen lassen, wenn letzteres durch einen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss genehmigt worden ist. Die Planfeststellung für das Vorhaben „S.21, Planungsabschnitt 3a“ obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt. Die Vorstellungen eines Dritten, wie hier möglicherweise die S21 trassiert werden könnte, ist für die Beurteilung der Verträglichkeit beider Vorhaben keine brauchbare Grundlage, weil die abschließende Entscheidung sowohl über die Trassenvariante (seitliche Lage und Gradienten) als auch über die Details des anstehenden Bahnvorhabens ausschließlich dem EBA obliegt. Zu den der Planfeststellung vorbehaltenen Bahnanlagen gehören dabei nicht nur die Gleise, der Bahnsteig sowie die Zugänge des Bahnhofes Gleisdreieck, sondern auch eventuelle Unterbauten, z.B. Viadukte oder Sockelbauwerke, sowie Anlagen und Verkehrsflächen zur Instandhaltung und zur Service- bzw. Notfallschließung. Das EBA hat im Rahmen der Planfeststellung diejenige Trassenvariante zu genehmigen, die unter Abwägung aller Betroffenen öffentlichen und privaten Belange die vorzugswürdigste ist. Auf einer nach wie vor bahngewidmeten Fläche kann das EBA daher nicht der Genehmigung bahnfremder Nutzungen zustimmen, durch die Vorfestlegungen, Zwangspunkte und generell Fakten geschaffen werden, die die Trassierung der anstehenden S-Bahnstrecke und die Lage und Dimensionierung des Bahnhofes Gleisdreieck im Vorgriff auf die Planfeststellung zementieren. Auch eine Vorab-Genehmigung von Teilen des Bahnhofes ohne Gleisanbindung wäre hier eine unzulässige Vorfestlegung der Trassenentscheidung für die S21. Eine Planung des Bahnhofes ohne Vorliegen der Planung für das gesamte Neubauvorhaben ist nicht möglich. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass heute nicht absehbare Veränderungen der Gesetzeslage oder des Regelwerks der Bahn in Zukunft einen	der aktuelle Planungsstand wird dargestellt. Es ist klarzustellen, dass der Grundstückseigentümer auf Grundlage der Abstimmungen mit der DB davon ausgehen konnte, dass die erforderlichen Belange von der DB in die Formulierung der Aufgabenstellung für die Vorplanung eingebracht werden. Es war und ist kein Ziel des Grundstückseigentümers die Trassierung der S21 zu planen. Ziel ist, von der DB eine Aussage zu erhalten, welche Belange in der Planung der Urbanen Mitte zu berücksichtigen sind und die Bestätigung, dass die Planung mit den Belangen der DB kompatibel ist. Dies entspricht der bisherigen Planungspraxis in den nördlich gelegenen Grundstücken und Plangebieten. Da für die Feststellung der Verträglichkeit der Planungen offensichtlich eine Planung zur Trassierung der S21 erforderlich ist, hat der Grundstückseigentümer seine Unterstützung angeboten. Es war zu jedem Zeitpunkt vorgesehen, dass die DB auch jegliche Unterstützungsleistungen steuern wollte und sollte. Von daher stehen die Kritik an den bisherigen Abstimmungsergebnissen mit der DB und die Forderung des EBA nach einem Planfeststellungsbeschluss im Gegensatz zu den Aussagen der DB. Es ist festzustellen, dass EBA und DB nicht die gleiche fachliche Meinung vertreten, d.h. sich zu den Anforderungen an das Projekt Urbane Mitte offensichtlich nicht abgestimmt haben. Trotz der Bedenken, die alle nachvollziehbar sind, sollte es möglich sein, ein Luftraumprofil mit Sicherheitsabständen zu definieren, das der DB auch unter Berücksichtigung geänderter Anforderungen gesichert die Möglichkeit gibt, die S21 zu bauen. Dies entspricht der bisherigen Planungspraxis auf den nördlich gelegenen Grundstücken und Plangebieten, die ebenfalls

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		größeren Platzbedarf für das Bauvorhaben auslösen könnten. Dies könnte im schlimmsten Fall die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens S21 in dem betreffenden Abschnitt grundsätzlich in Frage stellen. Sollten sich die gemäß B-Planentwurf vorgesehene Unterbauung der Gleis- bzw. Bahnhoftanlagen als planfeststellungsfähig erweisen, könnte das Bezirksamt unter Beachtung der Belange der Eisenbahn die Nutzungen innerhalb der Unterbauung und die ggf. darauf aufstehende Bebauung einschließlich Überbauung der Bahnanlagen bauaufsichtlich genehmigen. Da die privaten Hochbauten und die Bahnanlagen (einschließlich Unterbauten) unmittelbar aneinandergrenzen bzw. aufeinander aufbauen, kann nicht ausgeschlossen werden, dass deren Verträglichkeit sogar erst nach Vorliegen der entsprechenden Ausführungspläne beurteilt werden kann.	von der S21 geschnitten werden und die vom Land Berlin beplant und bebaut wurden, ohne dass eine Planfeststellung der Trasse oder Einwände von DB oder EBA vorliegen. Das Projekt der Urbanen Mitte würde sonst durch das EBA an diesem weit fortgeschrittenen Planungsstand bis zum Planfeststellungsbeschluss blockiert werden, was auch den städtebaulichen Zielen des Bezirks und Senats entgegensteht. Im weiteren Planungsverlauf wird geprüft, die Unterbauung gänzlich aus dem Bebauungsplan herauszunehmen und der Planfeststellung durch das EBA zu überlassen. Mit dieser Stellungnahme ist die Weiterführung des Bebauungsplans in seinem derzeitigen Umgriff bis zur Herstellung des erforderlichen Planungsstandes für die S21, der von DB und EBA bestätigt wird, gehemmt. Daneben gibt es noch weitere Themen / Überlagerungen mit planfestgestellten Flächen unabhängig von der S21, die ebenso mit der DB verbindlich geklärt werden müssen. In an diese Stellungnahme anknüpfenden Terminen mit der DB seit Anfang 2018 wurde die Forderung nach einer Planfeststellung auf die Fertigstellung der qualifizierten Vorplanung für den 3. BA der S21 reduziert. Nach Abschluss der ausstehenden Finanzierungsvereinbarung mit dem Land Berlin wird von ca.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			1,5 Jahren Planungsdauer ausgegangen. Der Zeitplan der DB ist jedoch unverbindlich. Die DB ist nicht grundsätzlich gegen das Projekt Urbane Mitte, sondern sieht sich nicht in der Lage zum jetzigen Zeitpunkt bzw. beim heutigen Planungsstand für die S21 die Kompatibilität der Planung für die Urbane Mitte mit der für die S21 zu bestätigen. Die Kerngebiete MK 1 bis 4 liegen teilweise in der bahnrechtlich gewidmeten Vorhaltetrasse für die S21. Die Festsetzung von MK 1 bis 4 ist also von der Klärung der Bahnthemen abhängig. Aber auch die Festsetzung anderer Baufelder ist von der Klärung der Bahnthemen abhängig. MK 5 z.B. liegt auf einem planfestgestellten Rettungsweg und ist erst nach Verlegung dieses Weges inkl. Durchführung des erforderlichen Verfahrens festsetzbar. Bei den Baufeldern MK 6 und 7 ist dies dagegen nicht der Fall, da diese nicht von der S21-Trasse tangiert werden. Insofern bietet die Teilung des B-Plans die Möglichkeit, zumindest für einen Teil des Plangebiets (den südlichen Teil) das B-Planverfahren weiterzuführen. Parallel zur Weiterführung des Verfahrens für den südlichen Teil-Bebauungsplan können dann die DB-Themen im Norden geklärt werden. Unter Berücksichtigung der komplexen Zusammenhänge und Problemlagen im Plangebiet wird daher die Teilung in einen nördlichen (MK 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9) und einen südlichen Teil (MK 6, 7) als sinnvoll angesehen. Das Verfahren für den südlichen Teil-Bebauungsplan kann nach Beschluss zur Teilung des B-Plans VI-140ca noch in 2018 weitergeführt werden. Für den Teil-Bebauungsplan Nord kann das Verfahren nach Abschluss der Vorplanung für den 3. BA der S 21 bzw. nach Einigung mit der DB und dem EBA weitergeführt werden.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: B-Planverfahren - Teilung des Bebauungsplans und zeitliche versetzte Fortführung der beiden Teil-Bebauungspläne: - Weiterführung des südlichen Teil-Bebauungsplans (MK 6+7), der unabhängig von der S21 ist - Weiterführung des nördlichen Teil-Bebauungsplans nach Abschluss der Vorplanung für den 3. BA der S 21 bzw. nach Einigung mit der DB und dem EBA Planung / Festsetzungen - Der nördliche Teil-Bebauungsplan wird bei Bedarf an die Erfordernisse der geplanten S21 angepasst. Begründung - Die Begründung wird entsprechend angepasst.
	Deutsche Bahn AG / DB Immobilien		
13/24	Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Fristverlängerung 1 Schreiben vom 22.06.2017 Eingegangen am 08.12.2017	Die Deutsche Bahn AG informiert darüber, dass sie eine konzern- und bundesweit einheitliche Prozessregelung für den Ablauf der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) getroffen hat. Die operative Ausführung der Aufgaben für die konzernweite TÖB-Beteiligung erfolgt durch die jeweilige Niederlassung der OB Immobilien. In Zukunft will die Deutsche Bahn AG mit einem bundesweit einheitlichen Verfahren noch effizienter alle Beteiligten fristgerecht einbinden. Für Sie hat das den Vorteil, dass somit eine klare Ansprechpartnerregelung in Ihrer Region gilt. Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich dieses	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Vorhabens wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden. In Erarbeitung einer auch die Interessen der Deutschen Bahn AG wahrenen Stellungnahme hat die Deutsche Bahn Immobilien die Unterlagen daher an die Fachbereiche der Deutschen Bahn AG zur Kenntnis, Prüfung und Abgabe Ihrer fachtechnischen Stellungnahme weiter geleitet. Nach Abschluss der Prüfung erhalten Sie federführend durch die Deutsche Bahn Immobilien eine gesamtheitliche Stellungnahme der Deutschen Bahn AG. Auf Grund der großen Anzahl der Deutschen Bahn Immobilien vorliegenden Bauanträge, Bebauungspläne etc. und der Vielzahl der zu beteiligenden Fachbereiche der Deutschen Bahn AG ist es der Deutschen Bahn Immobilien und den Fachbereichen der Deutschen Bahn AG leider nicht möglich den Abgabetermin für ihre Stellungnahme einzuhalten. Die Deutsche Bahn Immobilien bittet um Verständnis und um Terminverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme bis zum 22.01.2018, sowie um Bestätigung der Terminverlängerung. Die Deutsche Bahn Immobilien bittet, dieses Schreiben als Zwischenbescheid zu betrachten. <u>Anmerkung:</u> Die Fristverlängerung wurde gewährt.	
13/24	Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Fristverlängerung 2 Schreiben vom 22.01.2018 Eingegangen am 29.01.2018	Auf Grund der großen Anzahl der Deutschen Bahn Immobilien vorliegenden Bauanträge, Bebauungspläne etc., und der Vielzahl der zu beteiligenden Fachbereiche der Deutschen Bahn AG und des Umfangs der Planung ist es der Deutschen Bahn Immobilien und den Fachbereichen der Deutschen Bahn AG leider nicht möglich den Bearbeitungsstermin einzuhalten.	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Deutsche Bahn Immobilien bittet um Verständnis und um erneute Terminverlängerung für die Abgabe der Stellungnahme bis zum 19.02.2018, sowie um Bestätigung der Terminverlängerung. Sollten Sie in diesem Zusammenhang Rückfragen haben, steht die Deutsche Bahn Immobilien Ihnen gerne unter der o.g. Rufnummer zu Verfügung. <u>Anmerkung:</u> Die Fristverlängerung wurde gewährt.	
	Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Fristverlängerung 3 Schreiben vom 22.01.2018 Eingegangen am 29.01.2018	Weitere Bitten um Fristverlängerungen bis 04.04.18. <u>Anmerkung:</u> Die Fristverlängerungen wurden gewährt.	
	Deutsche Bahn AG / DB Immobilien - Stellungnahme - Schreiben vom 17.04.2018 Eingegangen am 19.04.2018	Lage des Geltungsbereiches: Bahnstrecke: (6134) Bln. Hbf. – Bln. Südkreuz Bahn-km: ca. zwischen km 5,10 und 5,64 Lage: links der Bahn Die Immobilien – Region Ost ist Dienstleister des DB-Konzerns für den Immobilienbereich und nimmt die Koordinierungsfunktion wahr. Sie leitet die verfahrensrechtlichen Schritte zur Bewertung von Maßnahmen Dritter auf und im Näherungsbereich von Bahnanlagen ein. Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich dieses Planverfahrens wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden. Als Anlage I übergeben wir Ihnen die Stellungnahme der DB Netz AG, Großprojekte RB Ost, Zeichen I.NG-O-L(Kp) vom 02.01.2018 zur Kenntnis. Diese Stellungnahme ist	Im Bebauungsplan werden die Belange der DB berücksichtigt, die für das Verfahren relevant sowie konkret und nachvollziehbar dargestellt sind. Die Stellungnahmen der DB werden - wie jede Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung - in der Abwägung berücksichtigt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		zwingend zu beachten und einzuhalten. Bei inhaltlichen oder fachtechnischen Fragen im Rahmen dieser Stellungnahme der DB Netz AG wenden Sie sich bitte an die DB Netz AG Großprojekte RB Ost. Als Anlage II übergeben wir Ihnen die Stellungnahme der DB Netz AG, Produktionsdurchführung Berlin, Zeichen I.NP-O-D-BLN(P) vom 22.02.2018 zur Kenntnis. Diese Stellungnahme ist ebenfalls zwingend zu beachten und einzuhalten. Als Anlage III übergeben wir Ihnen die Stellungnahme der DB Kommunikationstechnik GmbH, Zeichen I.CPR2(2) vom 19.02.2018 zur Kenntnis. Diese Stellungnahme ist ebenfalls zwingend zu beachten und einzuhalten. <u>Allgemeine Hinweise und Bedingungen:</u> Durch die Planungen dürfen der DB Netz AG keine Schäden oder nachteilige Auswirkungen auftreten. Diese Stellungnahme gilt nicht als Zustimmung für Bau-, Kreuzungs- oder Näherungsmaßnahmen Dritter auf DB AG-Gelände und berücksichtigt nicht die Belange von Bundesbehörden wie dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundeseisenbahnvermögen. Für Kreuzungen und Näherungen von Versorgungs-, Informations- und Verkehrsanlagen mit Bahnanlagen oder sonstigen Eisenbahngrundstücken sowie sonstige Baumaßnahmen im unmittelbaren Näherungsbereich der Bahnanlage, die im Zuge der Realisierung von Bauleitplanungen erforderlich sind, müssen besondere Anträge mit Bahnlageplänen Maßstab 1:1000 und entsprechende Erläuterungsberichte an die Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Region Ost in mind. 4-facher Ausfertigung gestellt werden. Es ist zu gewährleisten, dass der Betrieb und die Unterhaltung sämtlicher Anlagen der Deutschen Bahn AG in diesem Bereich nicht beeinträchtigt oder gar gefährdet werden. Beeinflussungen und Beschädigungen der Anlagen	Gemäß § 1 Abs 7 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		der Deutschen Bahn AG sind auszuschließen. Für alle zu Schadensersatz verpflichtenden Ereignisse, die aus der Vorbereitung der Bauausführung und dem Betrieb abgeleitet werden können und sich auf Eisenbahnflurstücke und auf darauf befindlichen Sachen wirken, haftet der Bauherr. Wir bitten um Übergabe des Abwägungsergebnisses.	Das Abwägungsergebnis wird in der weiteren Planung berücksichtigt und in der Begründung dargestellt.
	DB Netz AG – Großprojekte RB Ost Schreiben vom 02.01.2018	In der Verantwortung unsere OE liegt das Projekt S-Bahn Berlin, Neubau S21, Bauabschnitt 3a, Potsdamer Platz – Gleisdreieck – Yorckstraße / Yorckstraße (Großgörschenstraße). Unsere Stellungnahme um Bebauungsplan VI-140ca bezieht sich ausschließlich auf die Belange und Schnittstellen zum Projekt S21, BA 3a. Geprüft wurden folgende Unterlagen: • Begründung zum Bebauungsplan VI-140ca vom 16.08.2017 • 3 Blätter umfassende Pläne zum Bebauungsplan VI-140ca vom 16.08.2017 • Abstandsflächenplan (6 Blatt), ohne Datum Wir bitten unser folgendes Prüfungsergebnis zu beachten. <u>Zu Punkt 3.9.4</u> Geplante Bahnstrecke S21 mit neuem Hochbahnhof In diesem Punkt wird ausgeführt, dass der Entwicklungsträger als Vorleistung auch das Sockelbauwerk des späteren S-Bahnhofs errichten will. Diese Absichtserklärung allein reicht nicht aus. Der Bebauungsplan weist eine dichte und verknüpfte Bebauung in dem Gebiet aus, so dass nicht nur aus Gründen der räumlichen Schnittstellen, sondern auch aus statischen Gründen die S-Bahn-Anlagen zusammen mit den Hochbauten geplant werden müssen und zumindest Anteile der	Der S-Bahnhof mit dem Sockelbau war immer als eigenständiges Bauwerk vorgesehen. Die zur Urbanen Mitte gehörenden Gebäude grenzen allerdings teilweise direkt an den S21-Sockel an. Ziel muss eine bauliche und statische Entkopplung zwischen den Sockelbauten und dem Bahnhof für die S21 und den Gebäuden der Urbanen Mitte sein. Seit dem Sommer 2016 läuft ein Abstimmungsprozess zwischen der DB und dem Entwicklungsträger,

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		S-Bahn (insbesondere die ingenieurbautechnischen Anlagen) zusammen mit den Hochbauten auszuführen sind. Dies setzt die Fertigstellung der Planung für den Neubau der S-Bahn bis einschließlich Leistungsphase 5 (HOAI) voraus. Der grobe Terminplan für die S21, 3.BA ist so nicht aktuell und nicht weiter zu verwenden. Derzeit wird der Finanzierungsvertrag für die Planung der Leistungsphasen 1 und 2 (HOAI) mit dem Land Berlin abgestimmt und verhandelt. Terminaussagen für die Erstellung der Planung bis einschließlich Abschluss der Leistungsphase 2 sind erst nach Zeichnung des Finanzierungsvertrags möglich. Termine für die Leistungsphase 3 (Entwurfsplanung) und Leistungsphase 4 (Genehmigungsplanung) hängen maßgeblich vom Abschluss der Leistungsphase 2 und dem damit verbundenen Variantenentscheid sowie der weiteren Finanzierungssicherung für die Leistungsphasen 3 und 4 (HOAI) ab. Im Zuge der Leistungsphase 2 (HOAI) wird die Trassierung für die S-Bahn in Varianten untersucht und im Ergebnis des Variantenentscheids die Solltrassierung als geprüfte Trassierungsstudie festgesetzt. Die Trassierung im Gebiet des Bebauungsplans wird dabei maßgeblich von folgenden Faktoren bestimmt: • Streckengeschwindigkeit (Soll 100km/h) • Vorhandene Bebauung (z.B. Parkhaus) • Eisenbahnüberführungen mit definierten lichten Höhen (Reichpietschufer, Landwehrkanal, Schöneberger Ufer, Rettungswege Nord-Süd-Tunnel, Radweg, Yorckstraße, Großgörschenstraße) • 2 Unterquerungen der U-Bahn mit definierten lichten Höhen (Regellichtraumprofil 4,80 m, jedoch ggf. Reduzierung auf bis zu 3,80 m möglich) • Niveaufreie Streckenverknüpfungen zwischen	der bisher nicht zu dem erforderlichen Ergebnis geführt hat. Der Prozess muss lösungsorientiert fortgesetzt werden. Am 11.04.2018 hat bei SenUVK ein Gespräch u.a. mit Herrn Staatssekretär Kirchner stattgefunden. In diesem Gespräch teilt Herr Kirchner mit, dass der Sen-UVK bereits vorliegende Finanzierungsvertrag im Juni 2018 unterzeichnet werden soll. Es ist vorgesehen, dass die DB nach der Vertragsunterzeichnung einen neuen Zeitplan erstellt. Es ist nachvollziehbar, dass die Trassierung für die S21 erfolgt sein muss, bevor die Kompatibilität der Planungen festgestellt werden kann. Die gleiche Aussage wurde in dieser Form auch schon Anfang 2017 getroffen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Gleisdreieck und Yorckstraße / Yorckstraße (Großgörschenstraße) • Gleisanzahl Yorckstraße (Großgörschenstraße) (viergleisig oder dreigleisig) • Einpassung von 5 Bahnsteigen in den Spurplan mit Nachweis der Bahnsteigdimensionierung und der Bemessung der Zu- und Abgänge • Einpassung der Weichen mit definierten Weichengeschwindigkeiten in den Spurplan • Sicherungstechnische Ausbildung (Gleisabstand mit 3,80 m gemäß freier Strecke oder 4,00 m gemäß Bahnhof) Die Planung der Neubaustrecke S21 muss darüber hinaus den Kriterien des Regelwerks der DB AG und den öffentlich/ rechtlichen Anforderungen genügen (z.B. EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“). Hieraus ergeben sich zusätzliche Bedingungen an die räumliche Dimensionierung der Neubaustrecke (z.B. Randwege / Fluchtwege). Die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Trassierung und der Entwurf für den S-Bahnhof (vgl. Aussage im letzten Absatz der Begründung zum Bebauungsplan), die im Auftrag des Grundstückseigentümers erstellt wurden, sind unserer OE nicht bekannt und können von unserer Seite nicht als Grundlage für den Bebauungsplan anerkannt werden. Eine Trassierung kann nur dann anerkannt werden, wenn sie den o.g. Kriterien genügt bzw. diese berücksichtigt und als Studie geprüft ist. <u>Zu Punkt 3.12</u> Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen – Schallschutz Die schalltechnische Untersuchung, Akustiklabor Berlin ALB, Stand 16.05.2017 ist uns nicht bekannt und liegt der Unterlage nicht als Anlage bei. Inwiefern die Annahmen in	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist falsch, dass die dem B-Plan zugrunde liegende Trassierung und der Entwurf für den S-Bahnhof der DB nicht bekannt sein sollen. Sie waren schon Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs 2015, der frühzeitigen Behördenbeteiligung im Rahmen der B-Plan-Aufstellung 2016 und sind der DB außerdem durch den Entwicklungsträger zur Kenntnis gegeben worden. Die DB zählt auf, dass ihr folgende Fachgutachten nicht bekannt sind: ▪ Schalltechnische Untersuchung ▪ Prognose der Schwingungs- und Sekundärluft-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bezug auf die S21 aktuell sind und das Beurteilungsergebnis korrekt ist, kann deshalb nicht geprüft werden. <u>Zu Punkt 3.13</u> Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz Die Prognose der Schwingungs- und Sekundärluftschallimmission, GuD GmbH, Stand 08.02.2017 ist uns nicht bekannt und liegt der Unterlage nicht als Anlage bei. Inwiefern die Annahmen in Bezug auf die S21 aktuell sind und das Beurteilungsergebnis korrekt ist, kann deshalb nicht geprüft werden. <u>Zu Punkt 6</u> Auswirkungen auf den Menschen durch Immissionen aus elektrischen und magnetischen Feldern Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Möhler+Partner Ingenieure AG, Stand 11.01.2017 ist uns nicht bekannt und liegt der Unterlage nicht als Anlage bei. Inwiefern die Annahmen in Bezug auf die S21 aktuell und das Beurteilungsergebnis korrekt ist, kann deshalb nicht geprüft werden. Der Bebauungsplan wird von uns in der vorliegenden Form mit Bezug auf die Anmerkungen zu den vier genannten Punkten nicht bestätigt. Gerne stehen wir für weitere Gespräche zur Verfügung.	schallimmission Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder Alle genannten Gutachten waren Bestandteil des Verfahrens. Der DB wurde im Anschreiben mitgeteilt, dass die Fachgutachten auf dem Server des Bezirksamts bereitgestellt sind und dort heruntergeladen werden können, was dem üblichen Vorgehen entspricht. Die DB benennt die Fachgutachten, die für sie relevant sind und die sie laut ihrer eigenen Aussage nicht kennt. Daraus lässt sich ableiten, dass die DB die Fachgutachten weder (wie üblich) heruntergeladen hat, noch hat die DB beim Bezirk nachgefragt oder um Übersendung gebeten. Es wird positiv zur Kenntnis genommen, dass die DB für weitere Gespräche zur Verfügung steht, denn es ist erforderlich, den Abstimmungsprozess lösungsorientiert fortzuführen.
	DB Netz AG – Regionalbereich Ost Schreiben vom 22.02.2018	Wir schließen uns vollumfänglich der Stellungnahme des Bereiches I.NG-O-L(Kp) vom 02.01.2018 an. Darüber hinaus möchten wir noch auf die beiden folgenden Punkte hinweisen: <u>Zu „2.1.4 Parkhaus Gleisdreieck“</u> Aus Sicht der DB Netz AG ist damit zu rechnen, dass mit der Realisierung des 3. Bauabschnittes des Projektes S21 eine Vielzahl der Stellplätze aufgrund notwendiger Verstärkungen und Rückbauten (oberen beiden Geschossebenen) zu rechnen ist. Wir empfehlen somit im Bebauungsplan	Das Parkhaus Gleisdreieck liegt außerhalb des Plangebiets und alleine schon aus diesem Grund können im B-Plan VI-140ca für das Parkhaus keine Festsetzungen getroffen werden.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		keine Anzahl an Stellplätzen für das Parkhaus am Gleisdreieck festzusetzen. <u>Zu „3.5.2.2 Abstandsflächen zu Nachbargebäuden nicht eingehalten“</u> Wir möchten Sie bitten die Abstandsflächen zu prüfen. In der Begründung des Bebauungsplanes auf Seite 147f. wird erwähnt, dass Abstandsflächen nach §6 Abs.2 Satz 2 auf öffentliche Verkehrsflächen fallen dürfen, jedoch nur bis zu deren Mitte. Aus unserer Sicht scheint hier in einigen Bereichen (z.B. an der Westfassade von Turm 5) eine Überschreitung dieser Mitte vorzuliegen. Abschließend möchten wir festhalten, dass aufgrund der genannten Punkte der Bebauungsplan in der uns vorliegenden Form zum jetzigen Zeitpunkt nicht bestätigt wird. Gerne stehen wir für weitere Gespräche zur Verfügung.	Die Abstandsflächen wurden geprüft, das Ergebnis in der Begründung sowie in Abstandsflächenplänen dargestellt und mit dem Stadtplanungsamt und der Bauaufsicht abgestimmt. Bei der Regel, dass Abstandsflächen nur bis zur Mitte auf öffentliche Flächen fallen dürfen, geht es darum, dass die Abstandsflächen der beidseitig angrenzenden Bebauung sich zum einen nicht überlappen sollen und zum anderen den Gebäuden zu beiden Seiten der öffentlichen Flächen das gleiche Recht eingeräumt wird, Abstandsflächen auf öffentliche Flächen fallen zu lassen. Westlich von Turm 5 werden die öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen gemeinsam betrachtet. Grundsätzlich wird die Gesprächsbereitschaft der DB begrüßt.
	DB Kommunikationstechnik GmbH Schreiben vom 19.02.2018	<u>Auskunft im Auftrag der DB Netz AG</u> Im Grenzbereich der angefragten Fläche befinden sich diverse TK-Kabel. Diese liegen in einer erdverlegten Rohrtrasse. Einen entsprechenden Lageplan haben wir beigelegt. Die Kabelanlagen sind beschaltet und haben den Status „in Betrieb“. Sie sind zur Aufrechterhaltung des Betriebssystems erforderlich. Eine feste Überbauung ist nicht zugelassen. Die Verlegetiefe ist nicht bekannt. Es ist immer davon auszugehen, dass alle Kabel und Leitungen der Durchführung des Eisenbahnbetriebes dienen und Unterbrechungen und Beschädigungen betriebliche Auswirkungen haben.	Die Kabelanlagen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Entwicklungsträger wird mit der DB konkret abstimmen, ob ggf. Maßnahmen erforderlich werden. Abstimmungen zu Bauarbeiten sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Um den bestmöglichen Schutz der Kabel und Anlagen zu gewährleisten, bitten wir Sie, die Beauftragung der Vorarbeiten und Schutzmaßnahmen, über unser Kundenmanagement vorzunehmen. <u>Die DB Kommunikationstechnik GmbH stimmt den geplanten Bauarbeiten unter folgenden Bedingungen zu:</u> Es ist eine örtliche Einweisung durch einen Mitarbeiter der DB Kommunikationstechnik GmbH mit der bauausführenden Firma notwendig. Eine terminliche Abstimmung – ggf. mit Terminvorschlag – ist bitte ca. 14 Tage vor Baubeginn schriftlich – unter Angabe unserer Bearbeitungs-Nr. zu beantragen. <u>Auskunft im Auftrag der Vodafone GmbH (in Bezug auf Bahngelände)</u> Im Grenzbereich befindet sich das TK-Kabel LWL F 5614. Zudem befinden sich lt. unserer Dokumentation auf der angefragten Fläche noch weitere TK-Kabel. Zu weiteren Informationen zu diesen Kabeln wenden Sie sich bitte an Vodafone GmbH, Region Nord-Ost. Werden unvermutete, in den Plänen nicht angegebene Kabel und Leitungen aufgefunden, umgehend die DB Kommunikationstechnik zu informieren. Wir möchten Sie ausdrücklich darauf hinweisen, dass die DB Kommunikationstechnik GmbH für die Beschädigung an Telekommunikationsanlagen, die auf übermittlungsbedingte Planungenauigkeiten zurückzuführen sind, keine Haftung übernimmt. Im Falle von Ungenauigkeiten oder Zweifel an der Plangengenauigkeit darf mit der Baumaßnahme nicht begonnen werden, bevor diese durch die DB Kommunikationstechnik GmbH ausgeräumt sind. Diese Zustimmung bezieht sich ausschließlich auf den Zeitraum von 2 Jahren (beginnend mit Datum dieses Schreibens). Für Vorhaben außerhalb dieses Zeitraumes ist die Zustimmung erneut einzuholen. Dies gilt ebenso für Maßnahmen außerhalb des in der Zeichnung genau abge-	Die Vodafone GmbH wurde ebenso zur Stellungnahme aufgefordert. Auch sie hat mitgeteilt, dass im Plangebiet Kabel liegen. Die Kabelanlagen werden bei der weiteren Planung berücksichtigt. Der Entwicklungsträger wird mit der DB und der Vodafone GmbH konkret abstimmen, ob ggf. Maßnahmen erforderlich werden. Abstimmungen zu Bauarbeiten sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		grenzten Bereiches. <u>Anlagen:</u> Lageplanausschnitt	
			Fazit: B-Planverfahren - Die herzustellende Vereinbarkeit mit den Planungen der S21, die auch Gegenstand der Stellungnahme des EBA ist, hemmt die Weiterführung des Verfahrens im nördlichen Teil des Plangebiets. Daher werden zunächst eine Teilung des Bebauungsplans und - parallel zur Klärung der Vereinbarkeit mit der Planung für die S21 - eine Weiterführung des Verfahrens für den südlichen Teil angestrebt. Die Fortführung des Verfahrens für den nördlichen Teilbebauungsplan soll umgehend nach Klärung der S21-Problematik erfolgen. Abstimmung zum weiteren Vorgehen - Der Bezirk wird die DB und den Entwicklungsträger zu einem gemeinsamen Termin einladen, indem das weitere Vorgehen abgestimmt wird. Planung / Festsetzungen - Die Planungen für den 3. BA der S21 und für die Urbane Mitte müssen inhaltlich, konstruktiv und statisch entkoppelt werden, um über diesen Weg die Kompatibilität zwischen den Planungen herzustellen. Begründung - Darstellung der laufenden Abstimmung
38/18	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Zentrale Leitungsverwaltung	Wie telefonisch besprochen, kann seitens der BVG zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine finale Stellungnahme im Rahmen der Trägerbeteiligung abgegeben werden, da die Verhandlungen mit der Grundstückseigentümerin Urbane	Der Bezirk wurde darüber informiert, dass die Verhandlungen zwischen der BVG und dem Grundstückseigentümer fortgesetzt wurden, aber noch nicht abgeschlossen sind.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Schreiben vom 18.01.2018 Eingegangen am 18.01.2018	Mitte Entwicklungs GmbH & Co.KG hinsichtlich der Sicherung der betriebsnotwendigen Flächen mittels Dienstbarkeiten noch fort dauern. Da diese Verhandlungsergebnisse wiederum vielfach in den B-Plan nebst Begründung einfließen, bittet die BVG insoweit bis zur abschließenden Klärung um Geduld. Darüber hinaus ist zum Schutz der Bahnanlagen der Abschluss einer sogenannten „nachbarschaftlichen Vereinbarung“ vorgesehen. Die BVG ist zuversichtlich, dass demnächst die Gespräche zwischen der Grundstückseigentümerin und der BVG bezüglich vorgenannter Themen fortgesetzt werden. Über die entsprechenden Ergebnisse wird die BVG umgehend informieren.	Auch zur Nachbarschaftsvereinbarung liegt ein Entwurf vor, der noch verhandelt wird. Die Gespräche werden fortgeführt und die BVG wird zu einem späteren Zeitpunkt erneut beteiligt. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Darstellung der laufenden Abstimmung
20/2	Berliner Feuerwehr Schreiben vom 19.12.2017 Eingegangen am 19.12.2017	<u>Stellungnahme vom Mietermanagement</u> Bei der Prüfung der eingereichten Planungsunterlagen ergaben sich aus Sicht der Berliner Feuerwehr folgende Anregungen und Hinweise: Siehe Anlage und es sind Löschwasserbrunnen vorhanden Darüber hinaus bestehen keine Bedenken. <u>Anlagen:</u> ▪ Stellungnahme Serviceeinheit Fahrzeuge und Geräte Löschwasserversorgung ▪ Stellungnahme SE FI MM1 <u>Stellungnahme Serviceeinheit Fahrzeuge und Geräte Löschwasserversorgung</u> Im Bereich des von Ihnen geplanten Bauvorhabens wurden folgende Löschwasserbrunnen der Berliner Feuerwehr vorgefunden. Standorte: ▪ Luckenwalder Str.7 ▪ Trebbiner Str.1-6 Bitte beachten Sie das Löschwasserentnahmestellen zu schützen und jederzeit für die Feuerwehr zugänglich und	Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich in der Luckenwalder Straße und der Trebbiner Straße Löschwasserbrunnen befinden. Die Löschwasserbrunnen werden durch die Festsetzungen im Bebauungsplan nicht gefährdet.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		nutzbar sein müssen. <u>Stellungnahme SE FI MM1</u> Die Löschwasserentnahmestellen sind bei Bauvorhaben zu schützen und müssen für die Feuerwehr immer nutzbar sein. Die Befahrbarkeit der Verkehrsflächen und die Zugänglichkeit des Grundstücks über öffentliche Verkehrsflächen für die Fahrzeuge der Feuerwehr, sowie die Erreichbarkeit vorhandener notwendiger Zufahrten von Anschlussgrundstücken, ist gewährleistet. <u>Zusätzliche Hinweise</u> Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt. Sonstige Bemerkungen von W116 (Verkehrsanlagen): ▪ Die Betreiber (DB AG, BVG), zuständige Genehmigungsbehörden (EBA, SenUVK) und die Berliner Feuerwehr (DirS VBG, DirW Sachgebiet Verkehrsanlagen) sind in die weitere Planung mit einzubinden. ▪ Die abgestimmten Rettungsplätze (Gleisdreieck und Tunnelportal Süd) werden in Ihrer Größe und Form nicht verändert werden (S.157). Eine Nutzung der Rettungsplätze muss auch während der Bauzeit gegeben sein. ▪ Die Nutzung des Hubschrauberlandeplatzes muss zu jeder Zeit gewährleistet sein. ▪ Die Zufahrten zu den Rettungsplätzen werden verändert. Die neuen Zufahrten müssen der EBA-Tunnelrichtlinie und der DIN 14090 entsprechen. Der Zweirichtungsverkehr bleibt erhalten (S.152). Die neue Zu- und Abfahrt Trebbiner Straße wird in 6m Fahrbahnbreite ausgeführt (S.153/161). ▪ Löschwasserentnahmestellen, Löschwassereinspeisungen, Zugänge zu den Anlagen müssen jederzeit nutzbar sein.	Die Hinweise zum Schutz der Brunnen während der Bauzeit werden zur Kenntnis genommen, sind aber kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Hinweise zu den Rettungsplätzen und -wegen der DB werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Änderungen im Rettungswegekonzept werden eng mit der DB abgestimmt. In die weitere Planung werden auch die übrigen benannten Stellen eingebunden. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Die Hinweise werden in der Begründung ergänzt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		- Für die Rettungsplätze sind später neue Feuerwehrräume zu erstellen. - Die neue Zufahrt über Trebbiner Straße muss später ausgeschildert werden.	
34/17	Berliner Stadtreinigung (BSR) Schreiben vom 18.12.2017 Eingegangen am 18.12.2017	Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigung sowie der Abfallbeseitigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme. Die BSR möchte jedoch die Gelegenheit nutzen, um auf die baulichen Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung hinzuweisen. Auch wenn die Hinweise der BSR nicht in Ihre Abwägung einfließen sollten, bittet die BSR, diese an den Vorhabenträger bzw. Fachplaner weiterzuleiten, damit sie bei der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können. <u>Für den Bereich Müllabfuhr: Behälterstandplätze und Transportwege</u> (Neu geplante) Straßen und Wege müssen so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 26 t und einer max. Einzelachslast von 11,5 t dauernd benutzt werden können. Die erforderliche Mindestbreite beträgt 3,55 m. Zufahrtswege von über 15 m Länge erfordern einen Wendeplatz von mind. 25 m Durchmesser. Das Befahren von ausgewiesenen Straßen und Wegen erfolgt ausschließlich bei ausreichend befestigten Oberflächen. Kies-, Schotterwege sowie öffentliche und private Straßen, die sich noch im Bau befinden, erfüllen diese Anforderungen zumeist nicht. Flächen für die Aufstellung von Abfall und Wertstoffbehältern sind unmittelbar an für Entsorgungsfahrzeuge erreichbaren Straßen zu errichten. Abfall- und Wertstoffbehälter werden nur ebenerdig zu-	(Die BSR hat keine Einwände gegen die Planung). Die Hinweise der BSR werden an den Entwicklungsträger weitergeleitet, damit sie in der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gänglichen, d.h. zum öffentlichen Straßenland niveaugleichen Standplätzen entsorgt. Ein Anspruch auf Abholung von einem nicht ebenerdig und nicht niveaugleich zur Straße gelegenen Behälterstandplatz, z.B. in Kellergeschossen und/oder Tiefgaragen, besteht nicht. Die Oberfläche des Transportwegs sowie straßennahe Bereitstellungsf lächen sind ausreichend zu befestigen. Der Entleerungsturnus wird von uns nach örtlichen und betrieblichen Belangen festgelegt. Grundsätzlich ist mindestens die für eine wöchentliche Abfuhr ausreichende Anzahl von Behältern aufzustellen. Sollte eine Abfallentsorgung mit Unterflurcontainern geplant werden, müssen zusätzliche Aspekte beachtet werden. Für die Entsorgung mittels Unterflurcontainern muss am Standort ein freier Luftraum über dem Arbeitsbereich des Krans in Höhe von 9 m vorhanden sein. Die Entfernung zwischen Kransäule und Unterflursystem darf nicht mehr als 5,70 m betragen. Der Abstand der Unterflursammelstelle zu parkenden Fahrzeugen muss mindestens 2 m betragen. Im Operationsbereich des Krans dürfen sich keine Objekte befinden, die die Entleerung behindern. Bei der Planung und Gestaltung der Abfallsammelplätze sowie der Verkehrsflächen unterstützt Sie gern die BSR-Standplatzberatung unter Standplatzberatung@BSR.de. Um ihre Pflichten bezüglich des Arbeitsschutzes sowie der gesetzlichen Unfallversicherung zu erfüllen, kann die BSR weitere Anforderungen stellen. <u>Für den Bereich Reinigung: Gestaltung der Fahrbahnen und Gehwege</u> Fahrbahnkanten sind durchgängig ohne Hindernisse, wie z.B. vorstehende Regeneinläufe, auszuführen, um die maschinelle Reinigung nicht zu behindern. Eine Querparkung sollte vermieden werden. Bordsteinkanten an Kreuzungen und Überwegen sind mit einer Mindestbreite von 1,50 m abzusenken.	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bei der Einrichtung von Stellflächen für den ruhenden Verkehr ist es für die Reinigungsarbeiten der BSR von Vorteil, die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden können. Zum Absaugen von Schlammfängen setzt die BSR Baggersaugfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 26 t und einem Schwenkbereich des Saugrüssels von 5 m ein. Werden Schlammfänge im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt sind, sollte eine Zufahrt für diese Fahrzeuge gewährleistet sein. Auf den Einsatz von Kastenrinnen zur Entwässerung sollte gänzlich verzichtet werden. Aus Sicht der Reinigung und Müllabfuhr ist bei der Gestaltung der öffentlichen und privaten Gehwegbereiche die gebundene Pflasterbauweise der umgebenden vorzuziehen. Auf wassergebundene Wegedecken ist zur Vermeidung von Wildwuchs zu verzichten. Durch die Wahl eines geeigneten Verlegematerials und ggf. einer entsprechenden Versiegelung kann zudem der Entstehung hartnäckiger Verschmutzungen, wie z.B. durch Kaugummi, entgegengewirkt werden. Bei der Aufstellung von Pollern im Gehwegbereich bittet die BSR zu beachten, dass die ungehinderte Zu- und Abfahrt für den Behältertransport und für Kleinkehrfahrzeuge mit einer lichten Breite von 1,50 m gewährleistet wird. Diese Mindestbreite ist auch für die ordnungsgemäße maschinelle Reinigung von Radwegen erforderlich. Generell erleichtern Absenkungen an Gehwegen die Arbeit der Reinigung und der Müllabfuhr beim Überqueren der Straßen. Erhöht angelegte Baumeinfassungen oder ähnliche Anlagen sollten möglichst so gestaltet werden, dass sie ohne Vorsprünge gerade bis zur Gehwegebene verlau-	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		fen, um eine optimale Reinigung der Gehwege zu gewährleisten. Zudem sind Baumeinfassungen nur mit gefestigter Erde (Verzicht auf Gitter, Kiesel etc.) anzulegen. Bei der Verwendung von Abdeckungen ist es eine große Erleichterung für uns, wenn diese das Ausaugen von Abfällen ermöglichen, da- bei aber Kiesel o. Ä. zurückhalten. Begleitgrün sollte nur auf Flächen angelegt werden, die nicht zwangsläufig betreten werden müssen. Beim Anlegen von unbefestigten Flächen ist es auch wünschenswert, wenn auf Kieselsteine verzichtet wird. Bei der Installation von Papierkörben bittet die BSR um Verwendung von Pfosten mit einer minimalen Höhe von 1,30 m und einem Durchmesser von 0,08 m. Bei einem hohen Abfallaufkommen empfiehlt die BSR den Einsatz von Unterflurpapierkörben. Um Behinderungen bei der Reinigung zu vermeiden, ist es erforderlich, dass Verkehrsschilder und Werbeplakate in einer Mindesthöhe von 2,10 m angebracht werden. Auch bei der Installation sonstiger gestalterischer Elemente sollte eine ungehinderte Reinigung gewährleistet bleiben. Über eine Rückmeldung, inwieweit ihre Anmerkungen in der Detailplanung Beachtung gefunden haben, wäre die BSR dankbar. Bitte denken Sie auch daran, uns den Tag der Verkehrsübergabe rechtzeitig mitzuteilen. Darüber hinaus benötigt die BSR eine Übersicht der als öffentliche Verkehrsfläche gewidmeten Bereiche (Widmungskarte). Die BSR möchte zudem darauf hinweisen, dass nach Abschluss der Baumaßnahme durch Ihr Haus zu prüfen ist, ob neue Gehwege, die keinem Anlieger zugeordnet werden können, entstanden sind und uns über die daraus resultierende Winterdienstpflicht gern. § 4 Abs. 4 Straßenreini-	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gungsgesetz (StrReinG) zu informieren. Um eventuelle Beschädigungen an neuen oder wiederhergestellten Gehwegen zu verhindern, bittet die BSR außerdem um die Meldung solcher Gehwegabschnitte und des entsprechenden Zeitraumes, in welchem diese nicht mit Kleinkehrfahrzeugen befahren werden sollen.	Kein Änderungserfordernis
05/19	Berliner Wasserbetriebe (BWB) Schreiben vom 23.11.2017 Eingegangen am 24.11.2017	Gemäß den beiliegenden Bestandsplänen befinden sich im Bereich des Bebauungsplangebietes Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Im Rahmen der Behördenbeteiligung haben die BWB zum o.g. Bebauungsplanentwurf mit Schreiben PB-C/Pa vom 23.03.2016 eine Stellungnahme abgegeben. Diese hat auch weiterhin Bestand. In der Begründung zum Bebauungsplan unter Punkt 2.6 Technische Infrastruktur steht, dass die erforderliche technische Erschließung des Plangebiets grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der Schöneberger / Luckenwalder Straße sowie Trebbiner Straße erfolgen kann. Bezüglich der Trinkwasseranbindung an die Trebbiner Straße stimmt die Aussage nicht mit der Stellungnahme der BWB überein. Nur wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße umgesetzt wird oder auf Privatland eine Trassenoption eingetragen ist, ist eine Versorgung von dort möglich. Die BWB weist ausdrücklich darauf hin, dass das Einreichen der Bebauungsplanunterlagen bei den BWB keine weitere Planungsbearbeitung auslöst. Sofern das Bauvorhaben Neu- oder Umbauarbeiten an den Anlagen der BWB erforderlich macht, bittet die BWB den	Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Im Bebauungsplan wird der Anschluss und die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt. Damit ist es möglich, an das vorhandene Netz in der öffentlichen Trebbiner Straße anzuschließen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, sind aber kein Bestandteil der Bebauungsplanung, sondern betreffen die weiterführende Fachplanung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Investor frühzeitig mit uns Kontakt aufzunehmen. Die BWB möchte darauf hinweisen, dass Neu- oder Umbaumaßnahmen an den Anlagen der BWB umfangreiche Objektplanungen erfordern können, unter Umständen auch die vorherige Aufstellung von hydraulischen Konzepten, welche auch mit der zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen sind. Dies ist zeitlich zu berücksichtigen. Die Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung bis zum Baubeginn betragen für gewöhnlich mindestens zwölf Monate ab Vorlage aller dafür erforderlichen Voraussetzungen. Weiterhin sind Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB anzumelden und deren Planung zu beauftragen. Die wichtigsten Voraussetzungen für den Planungsstart sind: ▪ Den BWB liegen die verbindlichen Erschließungspläne bzw. Um- oder Neubaupläne mit geplanten Geländehöhen vor. ▪ Sofern öffentliches Straßenland betroffen ist, liegen den BWB die erforderlichen Straßenbaupläne mit Zustimmung des zuständigen Straßen- und Grünflächenamts vor. ▪ Sofern Neu- oder Bestandsbauten an das Trinkwasser- oder Abwassernetz angeschlossen werden sollen, liegen den BWB die erforderlichen Hausanschlussanträge mit den konkreten Bedarfsangaben vor. Sofern die Kosten für die Neu- und Umbauarbeiten ganz oder teilweise vom Veranlasser zu tragen sind, liegt den BWB eine Kostenübernahmeerklärung oder ein Vertrag, mindestens aber ein Grünprüfungs- bzw. ein Objektplanungsauftrag, schriftlich vor.	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis
06/10	IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin Schreiben vom 21.11.2017	Aufgrund des eingereichten Planentwurfes hat das ITDZ festgestellt, dass Fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin betroffen sind.	(Das ITDZ hat keine Einwände gegen die Planung.) Fazit:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Eingegangen am 23.11.2017	Da die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzung ist, bestehen keine Einwände. Die 2-zügige Trasse des ITDZ-Berlin befindet sich in der Straßenverkehrsfläche. <u>Anlagen:</u> ▪ Richtlinien zum Schutz der Telekommunikationslinien des ITDZ Berlin (Rili-Tkl) ▪ Plan Luckenwalder Str. 6A ▪ Aufforderung zur Beteiligung vom 09.11.2017	Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis
07/08	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG Schreiben vom 21.11.2017 Eingegangen am 22.11.2017 mit Anlagen	Die WGI GmbH wird von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt) beauftragt, Auskunftersuchen zu bearbeiten und handelt namens und in Vollmacht der NBB. Die NBB handelt im Rahmen der ihr übertragenen Netzbetreiberverantwortung namens und im Auftrag der GASAG AG, der EMB Energie Mark Brandenburg GmbH, der Stadtwerke Bad Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH, der Spree-Gas Gesellschaft für Gasversorgung und Energiedienstleistung mbH, der NGK Netzgesellschaft Kyritz GmbH, der Netzgesellschaft Hohen Neuendorf (NHN) Gas mbH & Co.KG, der Rathenower Netz GmbH, der Netzgesellschaft Hennigsdorf Gas mbH (NGHGas), der Stadtwerke Forst GmbH und der Netzgesellschaft Forst (Lausitz) mbH & Co. KG. Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschläge, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen. Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Bitte prüfen Sie nach Ausgabe die Maßstabsgenauigkeit. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten. Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen. Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist folgendes zu beachten bzw. in die weitere Planung einzuarbeiten: Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen	Die allgemeinen Hinweise zum Abstand und Schutz von Leitungen u.ä. werden zur Kenntnis genommen. Die Abstimmung und Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der Planung für die technische Infrastruktur. Sie ist kein Bestandteil der Bauleitplanung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante unserer Leitungen und Kabel mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-Baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass die Leitungen/ Kabel der NBB nicht beschädigt werden. Die NBB weist darauf hin, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss. Im räumlichen Gebiet der Anfrage plant die NBB, Leitungsbaumaßnahmen auszuführen. Ihre Arbeiten sind in der Planungsphase und vor Baubeginn mit der NBB-NP, Netzplanung, abzustimmen. Ist im Baubereich eine Gas-Straßenbeleuchtung vorhanden, wenden Sie sich bitte an den Betreiber: Stromnetz Berlin GmbH, BerlinLicht. Die Zuständigkeit für die Zuleitungen liegt ebenfalls beim Betreiber. Des Weiteren weist die NBB darauf hin, dass die Zuleitungen zu vorhandenen und ehemaligen Gas-Straßenlampen nicht vollständig in ihren Plänen dokumentiert sind. Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, sind zusätzlich an die Colt Technology Services GmbH zu richten, da diese Leitungen möglicherweise mit Kabeln belegt sind oder eine Belegung geplant ist. Sollte der Geltungsbereich Ihrer Auskunftsanfrage verändert werden oder der Arbeitsraum den dargestellten räumlichen Bereich überschreiten, ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen. <u>Anlagen:</u>	Fazit:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		- Plan (Maßstab 1:500 / Plangröße DIN A0) - Legende Gas	Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
35/03	Vattenfall Europe Business Services GmbH Schreiben vom 19.12.2017 Eingegangen am 21.12.2017 mit Anlagen (Plan mit Legende)	Den Entwurf zum Bebauungsplan hat Vattenfall geprüft und nimmt im Namen der Stromnetz Berlin GmbH dazu Stellung. In dem betrachteten Gebiet befinden sich 110-kV-Kabelanlagen, Mittel- und Niederspannungsanlagen sowie eine Übergabestation Ü29931 der Stromnetz Berlin GmbH. Darüber hinaus befindet sich in dem Plangebiet eine OB-Station (11053). Einen Plan mit den vorhandenen Anlagen erhalten Sie beiliegend zu diesem Schreiben. Die Überbauung der 110-kV-Kabelanlagen ist nicht gestattet. Für die geplante Bebauung sind ggf. Kabelumlegungsarbeiten (Kabeltrasse zur Ü19612) notwendig. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung kann die Vattenfall Europe Business Services GmbH zurzeit keine Aussage treffen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet unterschiedliche Anlagen der Stromnetz Berlin GmbH liegen. Die Abstimmung und Berücksichtigung erfolgt im Rahmen der Planung für die technische Infrastruktur. Sie ist kein Bestandteil der Bauleitplanung. Gemäß des Hochspannungsplans in der Anlage der Stellungnahme liegt die 110 kV-Kabelanlage im nördlichen Seitenbereich der Luckenwalder Straße. Ein Abschnitt der Luckenwalder Straße wird zwar im Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt, es wird jedoch nur der Bestand gesichert. Es bestehen keine Ausbauabsichten und von daher sind auch keine Kabelumlegungsarbeiten erforderlich.
		Die Stellungnahme der Vattenfall Europe Business Services GmbH vom 30.03.2016 sowie die bisher übergebenen Planunterlagen sind weiterhin verbindlich.	Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung.
		Die Leitungsrechte für die 110-kV Kabelanlagen der Stromnetz Berlin GmbH müssen gemäß §9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB gesichert werden. Die beigegefügte "Richtlinie zum Schutz von 1 -110kV Kabelanlagen", die "Richtlinie zum Schutz von Freileitungsanlagen 110 kV", die "Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin" und die "All-	Zur Festsetzung im Bebauungsplan: § 9 Abs. 1 beinhaltet eine Aufzählung, was aus städtebaulichen Gründen im Bebauungsplan festgesetzt werden <u>kann</u>. Die Leitungsrechte für die für die 110-kV Kabelanlagen können festgesetzt werden, müssen es aber nicht. Es wird nicht als erforderlich angesehen, das in einer

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gemeinen Hinweise für Leitungsanfragen bei geplanten Bauvorhaben" sind genau zu beachten. <u>Anlagen:</u> ▪ Hochspannungsplan M 1:1000 ▪ Plan (Register-Nr.: 11711071) M 1:1000 Legende zur Farbgebung der Spannungsebenen im Bestandsplan	öffentlichen Straße verlaufende Hochspannungskabel über eine Festsetzung zu sichern. Die beigefügten Richtlinien und Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Die Planung wird nicht geändert Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis
08/23	Vodafone GmbH ehem. Arcor Schreiben vom 15.11.2017 Eingegangen am 22.11.2017	In dem angegebenen Bereich befinden sich Kabel und Anlagen der Vodafone GmbH ehem. ARCOR. ▪ Lichtwellenleiterkabel im Kabelführungssystem der Deutschen Bahn AG - o F 5614 + Stk, F 5014, F 550449, F 550447, AA 8550023, F 5025, F 5015, F 5023, F 5024, AA 8550122 Die Trassierung der vorhandenen Kabel und Anlagen zum Zeitpunkt der Anfrage können Sie dem beiliegenden Auszug aus dem Kabellageplan entnehmen. Die Pläne bleiben Eigentum der Vodafone GmbH und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet noch vervielfältigt werden und sind nur für Planungszwecke zu verwenden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten. Die Vodafone GmbH ist nicht Eigentümer des Geländes der Deutschen Bahn, lediglich Mitverleger. Sie versuchen in die Belange der Deutschen Bahn einzugreifen. Sie müssen mit der Deutschen Bahn Ihr Thema verhandeln. Erst danach ist die Vodafone GmbH bereit Unterstützung zu gewähren. In den Kreuzungs- und Näherungsbereichen zu den vorhandenen Fernmeldeanlagen sind die Bautechnologie und	Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet Anlagen der Vodafone GmbH, ehem. ARCOR, liegen. Der Umgang mit dem Leitungsbestand wird mit der Deutschen Bahn geklärt. Das Ergebnis wird der Vodafone GmbH mitgeteilt, damit sie ihre Zustimmung zur Planung geben kann. Das Abstimmungsergebnis wird Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen dem Entwicklungsträger und der DB.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		der Baumaschineneinsatz so zu planen, dass eine Beschädigung der vorhandenen Anlagen ausgeschlossen ist. Beschädigungen, Beeinträchtigungen und Überbauungen der vorhandenen Kabelanlagen sind auszuschließen. Die Zugänglichkeit muss ständig gewährleistet sein. Sind Maßnahmen zur Sicherung der Anlagen bzw. Baufeldfreimachung erforderlich, so sind diese bei dem Bereich der Vodafone GmbH zu beantragen. Vorsorglich weist die Vodafone GmbH darauf hin, dass Umverlegungen bzw. Sicherungen von Vodafone-Anlagen ohne Mitwirkung und Zustimmung durch Vodafone und Beauftragung der erforderlichen Vodafone-Mitwirkungsleistungen unzulässig sind. Eventuelle Beschädigungen, Beeinträchtigungen und Überbauungen an Vodafone-Anlagen und die Folgekosten, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Hinweise ergeben, werden dem Verursacher bzw. Veranlasser der Arbeiten in Rechnung gestellt. Die Baumaßnahme ist der Vodafone GmbH rechtzeitig vor Beginn unter o.g. Adresse und unter Angabe ihres Bearbeitungszeichens anzuzeigen. <u>Anlage:</u> Kabellageplan	Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis Nachbarschaftsvereinbarung - Die Verlegung der Leitung wird Bestandteil der Nachbarschaftsvereinbarung CPE / DB
02/04	50Hertz Transmission GmbH Schreiben vom 16.11.2017 Eingegangen am 16.11.2017	Nach Prüfung der Unterlagen teilt die 50Hertz Transmission GmbH mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen (z.B. Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden oder in nächster Zeit geplant sind. Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.	(50Hertz Transmission GmbH hat keine Anlagen im Plangebiet) Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
01/31	Bundesnetzagentur Schreiben vom 16.11.2017 Eingegangen am 16.11.2017	Auf der Grundlage der von Ihnen zur Verfügung gestellten Angaben hat die Bundesnetzagentur eine Überprüfung des angefragten Gebiets durchgeführt. Der beigefügten Anlage können Sie die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber entnehmen. Durch deren rechtzeitige Einbeziehung in die weitere Planung ist es ggf. möglich, Störungen des Betriebs von Richtfunkstrecken zu vermeiden. Ich empfehle Ihnen, die Informationen zur Bauleitplanung im Zusammenhang mit Richtfunkstrecken sowie die zusätzlichen Hinweise auf der Internetseite der Bundesnetzagentur www.bundesnetzagentur.de/bauleitplanung im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Gemäß § 16 Abs. 4 Satz 2 BDSG weist die Bundesnetzagentur darauf hin, dass Sie nach § 16 Abs. 4 Satz 1 BDSG die in diesem Schreiben übermittelten personenbezogenen Daten grundsätzlich nur für den Zweck verarbeiten oder nutzen dürfen, zu dessen Erfüllung sie Ihnen übermittelt werden. Die von Ihnen angefragte Standortplanung befindet sich im Schutzbereich einer Messeinrichtung des Prüf- und Messdienstes der Bundesnetzagentur. Deshalb hat die Bundesnetzagentur Ihre Anfrage zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die Bundesnetzagentur Referat 511 (5110-5) Canisiusstr. 21 55122 Mainz. Durch das Referat 511 wird noch untersucht, ob die notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der Bundesnetzagentur eingehalten werden. Sollten hier noch besondere Festlegungen zu berücksichtigen sein, werden Sie darüber in einem gesonderten	Die Bundesnetzagentur hat in ihrer Anlage die Namen und Anschriften der in dem ermittelten Koordinatenbereich tätigen Richtfunkbetreiber mitgeteilt. Die Richtfunkbetreiber wurden angeschrieben und zur Stellungnahme aufgefordert.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Schreiben in Kenntnis gesetzt. Sollten Ihrerseits noch Fragen offen sein, so steht Ihnen für Rückfragen die Bundesnetzagentur, Referat 226 (Richtfunk), unter der o. a. Telefonnummer zur Verfügung. <u>Anlage:</u> Auflistung der Betreiber von Richtfunkstrecken	
37/63	Landkreis Teltow-Fläming Schreiben vom 15.01.2018 Eingegangen am 15.01.2018	Mit Schreiben vom 16. November 2017 beteiligten Sie den Landkreis Teltow-Fläming am o.g. Verfahren. Hintergrund hierfür war ein Hinweis der Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg, wonach eine Betroffenheit des vom Landkreis Teltow-Fläming im Plangebiet betriebenen Richtfunks im Verwaltungsnetz nicht auszuschließen ist. Die entsprechende Prüfung durch den beauftragten Netzbetreiber ergab nunmehr, dass eine Beeinträchtigung der Richtfunkverbindungen im Verwaltungsnetz des Landkreises Teltow-Fläming ausgeschlossen werden kann. Die Richtfunkverbindung, die für den Landkreis bereitgestellt wird, verläuft im östlichen Plangebiet, nahe dem Deutschen Technikmuseum und befindet sich vollständig außerhalb des Baufeldes. Insofern ergeben sich zur angezeigten Planung keine Bedenken oder weiteren Hinweise.	(keine Bedenken oder weitere Hinweise) Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
29/01	LAN-COM-East GmbH Schreiben vom 04.01.2018 Eingegangen am 04.01.2018	Die LAN-COM-East betreibt im angefragten Gebiet folgende Richtfunkstrecken Auszug TOP 50 (Anlage). Koordinaten der Endpunkte der Richtfunkstrecke (nach WGS 84): Richtfunkverbindung zwischen dem Relais Sonnenallee und dem Relais Reuter West Relais Sonnenallee: N 52°28'15,0" E 13° 27'53,0" Antennenhöhe ca. 64 m Endpunkt Reuter West: N 52°32'03,8" E 13° 14'33,7" Antennenhöhe ca. 81 m	Die Darstellung der Richtfunkstrecken wurde mit dem städtebaulichen Entwurf überlagert und die maximalen Bauhöhen gemäß LAN-COM East mit den im Bebauungsplan festgesetzten Gebäudehöhen abgeglichen. Im Ergebnis gibt es keine Konflikte mit der Planung. Fazit: Planung / Festsetzungen Kein Änderungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich > 65m ▪ Richtfunkverbindung zwischen dem Relais IHZ und dem Relais Steglitzer Damm Relais IHZ: N 52°31'10,0" E 13° 23'22,0" Antennenhöhe ca. 96 m Endpunkt Steglitzer Damm: N 52°27'02,4" E 13° 20'13,0" Antennenhöhe ca. 54 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich > 80m ▪ Richtfunkverbindung zwischen dem Relais Kurfürsten Damm und dem Endpunkt Relais Kurfürsten Damm: N 52°29'56,5" E 13° 17'59,6" Antennenhöhe ca. 25 m Endpunkt Urban Krankenhaus: N 52°29'39,0" E 13° 24'30,5" Antennenhöhe ca. 48 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich > 40m Benötigter Abstand zur Richtfunkstrecke: > 10 m. Ein Ausweichen an den Endstandorten ist aufgrund der Montagemöglichkeiten nur begrenzt möglich. Die Richtfunkstrecken kreuzen das Baugrundstückes, so ist eine Beeinträchtigung durch den Bau zu erwarten! Die LAN-COM-East GmbH bittet, den Kontakt zu dem Bauherren herzustellen, um eine genauere Abstimmung auch um die Fassadenbeschaffenheit zu erreichen. Für die Aufstellung der Baukräne ab 30 m Höhe ist eine Abstimmung erforderlich, da diese zu Beeinflussungen oder Störungen des Betriebes der Richtfunkstrecke durch den Schwenkbereich führen können.	Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>Anlage:</u> Auszug TOP 50	
28/16	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG Schreiben vom 08.01.2018 Eingegangen am 08.01.2018 Mit Anhang (Tabelle)	Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: - durch das Plangebiet führen fünf Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG hindurch. - um zukünftige mögliche Interferenzen zu vermeiden, sollten entlang der Richtfunktrassen (Bereich Plangebiet) geplante Gebäude/ Baukonstruktionen folgende Höhen nicht überschreiten: - Link 202530051, 202530066, 202550028 (hellgrün) max. Bauhöhe 49 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 4,5 m (Trassenbreite) - Link 202530271 (türkis) max. Bauhöhe 47 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 5,5 m (Trassenbreite). - Link 202554005 (dunkelgrün) max. Bauhöhe 12 m. Schutzstreifen um die Mittellinie des Links +/- 2 m (Trassenbreite). - Zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigelegt zur E-Mail zwei digitale Bilder, welche den Verlauf der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG verdeutlichen sollen. Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen von Telefónica Germany GmbH & Co. OHG (zusätzliche Info: schwarze Verbindungen gehören zur E-Plus Service GmbH, werden aber in der Belange-Liste nicht aufgeführt). Das Plangebiet ist in den Bildern mit einer dicken orangen Linie eingezeichnet.	Die Darstellung der Richtfunkstrecken wurde mit dem städtebaulichen Entwurf überlagert und die maximalen Bauhöhen gemäß Telefónica mit den im Bebauungsplan festgesetzten Gebäudehöhen abgeglichen. Im Ergebnis gibt es Konflikte mit der Planung. Die Türme 5 und 6 stehen in Richtfunkstrecken und die Gebäudehöhen liegen über der in der Stellungnahme angegebenen maximalen konfliktfreien Gebäudehöhe. Die Information wurde an den Entwicklungsträger weitergegeben mit der Aufforderung, sich diesbezüglich mit dem Richtfunkbetreiber in Verbindung zu setzen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es gelten folgende Eckdaten für die Funkfelder dieser Telekommunikationslinien (Anlage, Tabelle). Man kann sich diese Telekommunikationslinien als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 20-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschaulichung die beiliegenden Skizzen mit Einzeichnung der Trassenverläufe. Insbesondere bei der Planung und Positionierung von Baukränen wird um Abstimmung mit der ausführenden Baufirma gebeten. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen. Außerdem bittet die Telefónica Germany GmbH & Co. OHG um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrassen in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden. <u>Anlage:</u> ▪ Tabelle zu Eckdaten der Funkfelder betroffener Telekommunikationslinien	Es gibt keine rechtliche Grundlage zur Festsetzung entsprechender Bauhöhenbeschränkungen. Richtfunkstrecken sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Die Begründung wird entsprechend ergänzt.
19/29	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Schreiben vom 19.12.2017 Eingegangen am 19.12.2017	Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH macht gegen die geplante Maßnahme keine Einwände geltend. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Bei objekt-konkreten Bauvorhaben im Plangebiet wird die Vodafone Kabel Deutschland GmbH dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über ihren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.	Vodafone Kabel Deutschland hat keine Einwände gegen die Planung. Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet Telekommunikationsanlagen liegen. Die Abstimmung erfolgt im Rahmen der Planung der technischen Infrastruktur, die allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung ist, sondern Bestandteil der weiteren Projektentwicklung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Insbesondere bei der Planung und Positionierung von Baukränen bittet die Vodafone Kabel Deutschland GmbH um Abstimmung mit der ausführenden Baufirma. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen.	Der Hinweis, dass auch die Baukräne nicht in die Richtfunktrassen ragen dürfen, wird zur Kenntnis genommen, ist aber kein Gegenstand der Bauleitplanung. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
12/20	BTB Blockheizkraftwerksträger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin Schreiben vom 11.12.2017 Eingegangen am 11.12.2017	Die BTB hat keine Einwände für diesen Bereich.	(Keine Einwände) Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungserfordernis
39/65	Vattenfall Europe Wärme AG Schreiben vom 23.01.2018 Eingegangen am 26.01.2018	Vattenfalls Aussagen im Schreiben vom 29.03.2016 behalten Ihre Gültigkeit. Für Rückfragen zur Fernwärmeversorgung der geplanten Gebäude steht dem Investor der Bereich Kundenbetreuung zur Verfügung.	Die Stellungnahme aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung.
		Das Planungsgebiet befindet sich im Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Europe Wärme AG. Für Rückfragen zur Fernwärmeversorgung der geplanten Gebäude steht dem Investor der Bereich Kundenbetreuungen zur Verfügung.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Plangebiet im Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Europe Wärme AG befindet. Die künftige Wärmeversorgung ist jedoch kein Bestandteil der Bauleitplanung. Fazit: Planung / Festsetzungen Kein Änderungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Begründung ▪ Kein Änderungserfordernis

Bebauungsplanentwurf VI-140cab

Auswertung, Abwägung und Ergebnis

der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange,
gemäß § 4a Abs. 3 BauGB

Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 07.12.2018 wurden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, zum Planentwurf und seiner Begründung, Stand 29.11.2018, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 31.01.2019.

Insgesamt wurden 64 Stellen beteiligt.

Die im Folgenden aufgeführten 16 Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

- Senatsverwaltung für Kultur und Europa – LDA Landesdenkmalamt
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – IV D WBL Wohnbauleitstelle
- Bezirksamt Mitte – Stadtentwicklungsamt
- Bezirksamt Mitte – Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Straßen- und Grünflächenamt
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Straßen- und Grünflächenamt, FB Tiefbau
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Amt für Soziales
- Deutsche Bahn AG – Deutsche Bahn Immobilien, Eigentumsmanagement
- Handwerkskammer Berlin
- Industrie- und Handelskammer zu Berlin
- Bundesnetzagentur
- QSC AG
- E-Plus Mobilfunk GmbH
- Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH
- Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn
- Osthavelländische Eisenbahn AG

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL	26
Senatsverwaltung für Finanzen SenFin	27
Senatsverwaltung für Kultur und Europa SenKultEuropa IIB	27
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen SenSW IA / IB (Stadtentwicklungsplanung / Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)	29
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen SenSW II A (Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten)	30
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen SenSW Z MI 14 (Ministerielle Grundsatzangelegenheiten)	30
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK I C (Immissionsschutz)	30
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK II D (Gewässerschutz)	32
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK III B und III C (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen/ Freiraumplanung/ Stadtgrün)	33
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	38
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	44
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin)	51
Stellungnahme 1	56
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV E (Luftrecht / Radar)	58
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV E (Technische Aufsichtsbehörde)	60
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK V (Tiefbau)	60
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betrieb SenWEB	61
Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin LAGetSi	61
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	61
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Schul- und Sportamt -Sport-	69
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Schul- und Sportamt -Schule-	69
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	70
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	72
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	81
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Untere Denkmalschutzbehörde	82
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Abteilung Finanzen	83
BA Friedrichshain-Kreuzberg, Immobilienverwaltung / Facility Management	83
BA Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt	84
BA Tempelhof-Schöneberg StadtBau, Stadtentwicklungsamt	87

BA Tempelhof-Schöneberg BürgOSGrün, Straßen- und Grünflächenamt	89
BA Tempelhof-Schöneberg JUGS, Umwelt- und Naturschutzamt	89
BA Tempelhof-Schöneberg Amt für Weiterbildung und Kultur	89
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	90
Eisenbahn-Bundesamt	90
Deutsche Bahn Netz AG	92
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Zentrale Leitungsverwaltung	102
Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Bautechnische Anlagen U-Bahn	102
Berliner Feuerwehr Abteilung Löschwasserversorgung	104
Berliner Feuerwehr Direktion West, W 16 (Einsatzvorbereitung/ Verkehrsanlagen)	104
Berliner Stadtreinigung (BSR)	107
Berliner Wasserbetriebe (BWB)	108
IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin	114
AIRDATA AG	114
LAN-COM-East GmbH	115
Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	116
Vattenfall Europe Business Services GmbH	118
50Hertz Transmission GmbH	119
NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	119
Vattenfall Europe Wärme AG	122
BTB Blockheizkraftwerksträger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin	122
Vodafone Kabel Deutschland GmbH	123
Vodafone GmbH	123
Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH (IGB)	126
Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB)	127

Zusammenfassung der Stellungnahmen und der Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung

A Zusammenfassung der Stellungnahmen

Im Wesentlichen hatten die Stellungnahmen folgende Inhalte:

Geltungsbereich / Flurstücke

Die Aufstellung der im Geltungsbereich liegenden Flurstücke ist zu aktualisieren.

Übergeordnete Planung

Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) / Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Die Ausführungen zum Landesentwicklungsplan LEP B-B bzw. LEP HR sind zu aktualisieren.

FNP Berlin

Der Stand des Flächennutzungsplans ist zu aktualisieren.

FNP-Entwickelbarkeit

Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen.

Art der baulichen Nutzung

Kultur

Die Senatsverwaltung für Kultur und Europa plädiert für ein Netz vielfältiger Angebote aus sowohl Museen und Bibliotheken als auch Arbeitsräumen für Künstlerinnen und Künstler. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln prädestinieren den Ort für die Entwicklung kultureller Angebote.

Abstandsflächen

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Abstandsflächen von Turm 6 auf dem Grundstück der STATION Berlin (STATION) und dem Deutschen Technikmuseum (DTM)

Hier werden nachbarrechtliche Belange berührt. Eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht nur unter der Voraussetzung möglich, dass eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer zu dem geplanten Vorhaben vorliegt.

Verkehr

Verkehrsprognose 17.06.2019

Für den Prognosehorizont 2030 können bereits Daten abgefragt werden. Die Prognose 2030 wird als maßgeblich für künftige Planungen angesehen.

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

In folgenden Punkten soll die Leistungsfähigkeitsuntersuchung überarbeitet und den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort angepasst werden:

Knotenpunkt-Betrachtungen

Es werden detaillierte Hinweise zu den Knotenpunkt-Betrachtungen gegeben, um deren Berücksichtigung gebeten wird.

Strombelastungspläne

Genauere Angaben zu den Strombelastungsplänen sind wünschenswert, da nicht ersichtlich wird, dass Radfahrer im Verkehrsaufkommen enthalten sind.

Signalzeitenpläne

Es werden detaillierte Hinweise zu den Signalzeitenplänen gegeben, um deren Berücksichtigung gebeten wird.

In einer zweiten Stellungnahme zum daraufhin überarbeiteten Verkehrsgutachten wird bestätigt, dass die Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme in das Verkehrsgutachten eingearbeitet wurden. Die HBS-Bewertung (Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs) wurde von Seiten der Verkehrslenkung Berlin (VLB) nochmals geprüft und das Verkehrsgutachten dahingehend bestätigt, dass die Steuerungen der Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen.

Die Finanzierung der Anpassung hätte der Vorhabenträger zu übernehmen.

Stellplätze

Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl

Der Nachweis der für die jeweiligen Gebäude bauordnungsrechtlich erforderlichen Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf dem Grundstück soll verbindlich festgesetzt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Eine Reduzierung der in den AV Stellplätzen festgelegten Anzahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ist nicht vorgesehen. Werden diese nicht in der erforderlichen Anzahl hergestellt, besteht lediglich die Möglichkeit, die Verpflichtung durch Zahlung eines Ablösebetrages im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erfüllen.

Feuerwehrumfahrt STATION

Die durch Baulast gesicherte Feuerwehrzu- und umfahrt für die STATION wird durch die Planung teilweise überbaut. Durch eine neue Baulasteintragung ist die geänderte Feuerwehrzu- und -umfahrt vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten.

Baulogistik

Es soll ein Konzept zur Baulogistik erstellt werden.

ÖPNV / Haltestellen

ÖPNV-Erschließungsstandard

Aus dem Verkehrsgutachten geht nicht hervor, wie eine Erschließung des Plangebietes mit dem ÖPNV erfolgen soll.

- Es müssen die konkreten Entfernungen zu den Zugangsstellen ermittelt und dargestellt werden.
- Es muss eine Bewertung der ÖPNV-Erschließung auf Grundlage des Nahverkehrsplans erfolgen.

- Es muss aufgezeigt werden, wie die nicht erschlossenen zu bebauenden Teile des Plangebietes an den ÖPNV angebunden werden können.
- Ergänzung des S- und U-Bahnhof Yorckstraße, dessen Zugänge in ähnlich weiter Entfernung vom Plangebiet wie der Zugang des U-Bahnhofs Gleisdreieck (im Status quo) liegen.

Zusätzlicher südlicher Zugang zum U-Bahnhof

Am Bahnhof Gleisdreieck besteht derzeit nur ein nördlicher Bahnhofszugang. Bei unveränderter Zugangssituation würde der Zielwert der ÖPNV-Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle) gemäß des Berliner Nahverkehrsplans teilweise nicht eingehalten werden. Es sollte ein zusätzlicher Zugang zur (West-) Parkseite vorgesehen werden. Abstimmungen zwischen den zuständigen Behörden und der BVG mit dem Investor zur Erschließung und zum weiteren Vorgehen sind entsprechend anzuschieben.

Rad- und Fußwege zu den Bahnhofszugängen

Die Herstellung ausreichend dimensionierter und attraktiver Rad- und Fußverkehrsanlagen, die einen direkten Weg zwischen Ziel und Quelle (insbesondere zu und von den ÖPNV-Zugangs- bzw. Abgangsstellen) gewährleisten, ist zu berücksichtigen. Dafür sind entsprechende Flächen im B-Plangebiet mit einem öffentlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sicherzustellen.

Bestehende Eisenbahnanlagen der Deutschen Bahn

Mit der Deutschen Bahn AG sind Abstimmungen zu den bestehenden Eisenbahninfrastrukturanlagen vorzunehmen. Der Betrieb darf durch das Vorhaben nicht beeinflusst bzw. gefährdet werden. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann keine Zustimmung zum Bebauungsplan seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IVC) gegeben werden.

Planung der S-Bahnlinie S21, 3. Bauabschnitt

Dem Land Berlin dürfen für das Vorhaben der Neubaustrecke S21, 3. Bauabschnitt keine zusätzlichen Kosten und Lasten aufgrund des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ entstehen.

Eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen ist mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann keine Zustimmung zum Bebauungsplan seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IVC) gegeben werden.

Geplanter S1/S2/S25-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘

Im FNP ist nördlich des Plangebietes im Verlauf der öffentlichen Trebbiner Straße ein geplanter S-Bahnhof an der schon bestehenden S-Bahn-Strecke (S1/S2/S25) dargestellt. Die Darstellung dieses Bahnhofes ist in dem in der Begründung dargestellten Ausschnitt des FNPs entfallen und muss nachgetragen werden. Eine Betroffenheit des Bebauungsplangebietes durch Zu- und Abgänge zum S1/S2/S25-Bahnhof kann nicht ausgeschlossen werden.

Umsteigewege Bahnhöfe ‚Gleisdreieck‘

Der Umsteigeverkehr zwischen dem S1/S2/S25-Bhf. im Bereich der Trebbiner Straße und dem S21- und U-Bhf. Gleisdreieck muss in der Planung berücksichtigt werden. Die Umsteigewege zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bhf. Gleisdreieck und dem U-Bhf. Gleisdreieck über die private Trebbiner Straße oder die Luckenwalder Straße stellen einen großen Umweg dar. Sie werden daher von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Abteilung Netzplanung öffentlicher Verkehr) abgelehnt, da bei solchen Längen keine ausreichende Netzverknüpfung der beiden Verkehrsträger mehr gewährleistet ist.

Schall / Lärmschutz

Gewerbelärm

Eine Betrachtung der zulässigen tieffrequenten Geräuschimmissionen der Veranstaltungsstätte STATION steht aus und sollte ergänzt werden.

Die Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben im Plangebiet und der dadurch im Plangebiet möglichen Realisierung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109 mit erhöhten Anforderungen an die Immissionsrichtwerte der Nachtzeit sollte zusätzlich eingeschränkt werden.

In der Begründung wird von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm (hier der schienengebundene Verkehr - SPNV) gesprochen. Nach TA Lärm ist eine getrennte Betrachtung des Gewerbe- und Verkehrslärms erforderlich.

Die schalltechnische Untersuchung vom 13.11.2018 bezieht sich auf die Beurteilung der STATION im Jahre 2011. Dies ist zu überprüfen, auch unter Berücksichtigung der seit 2011 eingetretenen tatsächlichen Nutzungsprofile der jeweiligen Halle.

Die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich Halle 8 der STATION sind weder in der Begründung noch im vorliegenden Schallgutachten ausreichend gewürdigt.

Zur Absicherung der Einhaltung von Immissionsrichtwerten nach TA Lärm bedarf es einer weitergehenden Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung.

Die textliche Festsetzung 8.2 bezieht sich ausschließlich auf Verkehrslärm. Eine textliche Festsetzung für Gewerbelärm ist bisher nicht vorgesehen. Diesbezüglich wird zwingend um eine Ergänzung der textlichen Festsetzung um Gewerbelärm gebeten: „Zum Schutz vor Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen müssen“

Eine Begrenzung der Ausweisung der Zulässigkeit von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter ist nicht ausreichend.

Eine Nutzung mit Aufenthalt zum Zwecke der Nachtruhe/ Schlafnutzung/ Wohnen ist im Interesse der vorhandenen Nutzung STATION grundsätzlich auszuschließen, damit entsprechende Immissionsorte nach TA Lärm nicht unmittelbar an Fassaden mit starker Beschallung durch die STATION vorliegen und die Anwendung von verschärften Immissionsrichtwerten in der Nachtzeit sicher ausgeschlossen werden.

Forderungen:

1. Ergänzung/ Präzisierung der textlichen Festsetzung 8.2 auch auf Gewerbelärmimmissionen
2. Ausschluss von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter
3. Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung vom 13.11.2018
4. Berücksichtigung von möglichen Ausnahmezulassungen für Veranstaltungen der STATION nach Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln)

Dem FB Stadtentwicklung wird empfohlen, einen spezifisch auf das Bauantragsverfahren aktualisierten schalltechnischen Bericht zu fordern. Dies könne im städtebaulichen Vertrag vereinbart werden.

Radar

Ziviles Luftrecht / zivile Radaranlage

Der Anlagenschutz i.S.d. §18a Luftverkehrsgesetz (LuftVG) ist zu berücksichtigen. Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund sind der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen. Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen.

Militärisches Luftrecht / militärische Radaranlage

Das Vorhaben berührt und beeinträchtigt die Belange der Bundeswehr, im Speziellen einen angeordneten Schutzbereich und das dazugehörige Interessengebiet der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof.

Die Bundeswehr stimmt dem Vorhaben gemäß Schriftverkehr vom zuletzt 31.08.2018 zwischen der Freien Planungsgruppe Berlin und der Bundeswehr unter folgenden Auflagen zu:

- Die Bauwerke 6 und 7 überschreiten eine Bauhöhe von 91,52 m über NHN nicht.
- Störeinflüsse durch Oberflächenreflexionen werden durch ein geeignetes Fassadendämpfungskonzept vermindert.

Eine Beteiligung der Bundeswehr ist zwingend im sich anschließenden Bauantragsverfahren zur Auswertung des Fassadendämpfungskonzeptes sicherzustellen.

Altlasten und Grundwasserschutz

Es wird davon ausgegangen, dass zum Bau der Hochhäuser eine Grundwasserabsenkung notwendig ist.

a) Im Westen des Plangebiets im Bereich des Baugrundstücks Dennewitzstraße 38 befindet sich eine Altlast. Es besteht die Gefahr, dass der Schaden verschleppt wird, wenn der Absenkrichter bis zu diesem Grundstück reicht.

b) Im Osten des Plangebiets bestand eine altlastenrelevante Nutzung auf einem Standort nah am künftigen Bau Feld (ca. 50 m). Südlich des Lokschuppens des Technikmuseums war seit 1875 eine Fettgasanstalt der Bahn angesiedelt. Die Fläche ist bisher nicht als Altlastenfläche im Bodenbelastungskataster Berlin erfasst. Ein Verziehen dieser vermuteten Kontamination ist nicht zulässig.

Es wird empfohlen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich der ehem. Fettgasanstalt der Betriebswerkstatt der Anhalter Bahn vorzunehmen und eine Grundwassermodellierung zu erstellen, um die Auswirkungen auf den Bebauungsplan zu ermitteln.

Niederschlagswasserrückhaltung / -versickerung**Versiegelungsgrad / Versickerungsanlagen**

Folgende Festsetzungen sollen geprüft werden:

TF 2.5:

Die festgesetzte GRZ ist mit 0,6 bereits sehr hoch. Die in der Festsetzung 2.5 ermöglichte Überschreitung auf 0,9 durch Nebenanlagen führt zu einer nahezu vollständigen Versiegelung. Ein hoher Nutzungsanspruch ist keine ausreichende Rechtfertigung für eine Überschreitung der nach § 19 Abs. 4 Nr. 3 BauNVO maximalen Grundflächenzahl von 0,8.

TF 9.2:

Die maximale Überschreitung der GRZ unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 widerspricht der in der Begründung verankerten Absicht, Versickerungsanlagen im Baugebiet zu errichten. Sofern unterhalb der Oberfläche eine GRZ von 1,0 erreicht wird, stehen im Plangebiet keine „nicht unterbauten Flächen“ mehr zur Verfügung, um Festsetzung 9.2 (272 m² der nicht unterbauten Grundstücksfläche sind gärtnerisch anzulegen) umzusetzen.

Die textlichen Festsetzungen 2.5 und 9.2 widersprechen sich.

Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau

Es soll geprüft werden, ob im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können. Dies gilt insbesondere für die private Straßenverkehrsfläche.

Dachbegrünung

Die in der textlichen Festsetzung 9.4 festgesetzten 15% Dachbegrünung sind ein zu geringer Ausgleich. Als Ausgleich solle die Dachfläche des zweigeschossigen Zwischenbaus im Baufeld MK 6 vollständig begrünt werden. Die hohe Versiegelung des Baugebietes könnte hierdurch etwas ausgeglichen werden und ein wichtiger Beitrag zur Klimaanpassung des Plangebiets verankert werden.

Gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation

Nicht zutreffend ist die Aussage unter Punkt 7.3.4 des Gutachtens „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“, dass durch die gedrosselte Ableitung von Niederschlagswasser aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplans keine Verstärkung der Überläufe aus der Mischwasserkanalisation verursacht wird. Richtig ist, dass jede zusätzliche Einleitung von Regenwasser bei Starkregen Überläufe der Mischwasserkanalisation ins Gewässer verstärkt.

Einleitung in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums (DTM)

Auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums befinden sich zwei Teiche, die bedingt durch die ausbleibenden langfristigen Regenereignisse an Frischwasserzulaufmangel leiden. Es wird empfohlen, hier eine Möglichkeit der Teileinleitung der Niederschläge von den Dachflächen der Urbanen Mitte in die Teiche des Deutschen Technikmuseums zu überprüfen.

Naturschutz, Landschaftsplanung, Freiraumplanung/ Stadtgrün

Ausgleichsmaßnahmen

Die in der Begründung aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen/ Zahlungen im Volkspark Friedrichshain sind im städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Vogelschutz / Vogelschlag

Zur Vermeidung von Vogelschlag sind geeignete Maßnahmen in den Bebauungsplan aufzunehmen, bzw. im städtebaulichen Vertrag zu regeln.

Gestaltung / Orts- und Landschaftsbild

Das historische Stellwerk „Plw“ wird durch den Gebäudeneubau (Turm 6 mit 49 m ü. Gelände und Turm 7 mit 25 m ü. Gelände) in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst. Es ist zu prüfen, ob die Fassadengestaltung abgestimmt auf das Orts- und Landschaftsbild ausgeführt werden kann (vgl. § 1 Abs. 6 Satz 1 Nr. 5 BauGB).

Werbung von Einzelhandelsbetrieben in unmittelbarer Sichtbeziehung zu den öffentlichen Erholungsflächen soll ausgeschlossen werden, um das Orts- und Stadtbild nicht nachteilig zu beeinflussen.

Auswirkungen

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - S-Bahntunnel S1/S2/S25

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat gegen den Entwurf des Bebauungsplanes keine Bedenken.

Das Eisenbahn-Bundesamt weist darauf hin, dass durch die Deutsche Bahn zu prüfen ist, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des S-Bahntunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht.

Die Deutsche Bahn fordert, dass die gewidmeten Bahnanlagen des S-Bahntunnels dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden. Der Bebauungsplan überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der Deutschen Bahn Netz AG verläuft. In diesen Bereichen wäre

die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 befand sich dort keine öffentliche Straße, die Infrastruktur wäre dementsprechend errichtet worden.

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - U-Bahnviadukt

Die Erschließung des Plangebietes ist sowohl während der Bauzeit als auch danach maßgeblich über die Trebbiner Straße zu realisieren. Sollten Erschließungsmaßnahmen aus nördlicher Richtung (aus Richtung verlängerter Schöneberger Straße) zwingend erforderlich sein, sind Belange der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben vor Beginn der Maßnahme abzustimmen.

Maßnahmen, die zur Veränderung des Grundwasserspiegels im Bereich der U-Bahnanlagen führen, sind im Vorfeld der Maßnahme hinsichtlich der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben abzustimmen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Verschattung / bedrängende Wirkung

Die Auswirkungen auf die direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, die im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen liegen, sind nicht ausreichend gewürdigt.

Die geplante Bebauung wirkt sich negativ auf den „Park am Gleisdreieck - Westpark“ aus. Hierzu gehören Verschattungen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme. Die Qualitätsverluste wirken sich auf den Grünzug in seiner Gesamtheit aus.

Müll

Eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage ist zu vermeiden.

Zum Schutz der Umwelt ist zu prüfen, welche Möglichkeiten es zur Abfallvermeidung und zum nachhaltigen und sachgerechten Umgang mit Abfällen gibt.

Konkurrenz Gastronomie

Im konkretisierten Nutzungskonzept und Einzelhandelsgutachten 2a vom 14.09.18 ist die gastronomische Infrastruktur im Park am Gleisdreieck nicht genügend berücksichtigt. Es wird darauf hingewiesen, dass auf ein ausgewogenes Angebot zu achten ist.

Frequenzerhöhung

Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass 20 % des prognostizierten Gesamtverkehrs durch die geplanten Nutzungen im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) erzeugt wird. Dies ist insbesondere für den Bebauungsplan VI-140caa (Nord) unter Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs innerhalb der gesamten angrenzenden Parkanlage darzustellen und zu überprüfen.

Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken

Berücksichtigung bestehender Richtfunkstrecken

Der Vorhabenträger soll bei Vorhandensein von Richtfunkstrecken Dritter zur Bereitstellung entsprechender Flächen und Anschlüsse für Repeateranlagen etc. Dritter auf dem Dach verpflichtet werden. (Ein Repeater ist ein Signalverstärker oder -aufbereiter zur Vergrößerung der Reichweite eines Signals.) Es wird um eine entsprechende Regelung im städtebaulichen Vertrag gebeten.

Auswirkungen auf bestehende Leitungsnetze

Vodafone

Im Tunnel der S1/S2/S25-Bahnlinie liegen Kabel von Vodafone. Vodafone geht davon aus, dass ihre Kabel durch den Bau von Turm 6 und 7 nicht betroffen sind.

Die Planung greift in die Trassenführung der Deutschen Bahn ein. Die Umverlegung der Kabelanlagen von Vodafone kann nur zusammen mit bzw. nach der Umverlegung der Trasse der Deutschen Bahn erfolgen, da die Kabel nur in der Trasse mitverlegt wurden.

Technische Infrastruktur

Trinkwasserversorgung

Die äußere Erschließung des Standortes bezüglich der Trinkwasserversorgung (Kerngebiete MK 6 und MK 7) kann nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen, wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße umgesetzt wird und für diesen Abschnitt eine Trassenoption vorgemerkt ist. Es wäre sinnvoll, die B-Pläne VI-140caa (Nord) sowie VI-140cab (Süd) und deren Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten. Gebäude im hinteren Teil des B-Plangebietes können nur bei leitungsrechtlicher Sicherung der Anlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB) versorgt werden.

Brand- und Katastrophenschutz Eisenbahntunnel

Verlegung von Rettungsplatzzufahrten

Die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße soll als Privatstraße festgesetzt werden und u.a. der neuen Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Rettungsortes Süd dienen. Mit dieser Festsetzung werden die Voraussetzungen zur Umsetzung des „Konzepts zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ geschaffen.

Die Berliner Feuerwehr, Direktion West, zuständig für Verkehrsanlagen, stimmt der Planung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten sowie den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) zu:

Im Rahmen der Weiterführung des Bebauungsplans VI-140caa (Nord) ist die neue Rettungsplatzzufahrt über eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ und die Verfügbarkeit zusätzlich über eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.

Fachplanungsvorbehalt / Festsetzungen über gewidmeten unterirdischen Bahnflächen

Die Deutsche Bahn Netz AG lehnt den Bebauungsplan mit folgender Begründung ab:

- Durch die Bauphase als auch durch die spätere Betriebsphase würde die Infrastruktur der Deutschen Bahn (Berlin Hauptbahnhof, Nord-Süd-Fernbahntunnel, S1/S2/S25-Tunnel) in ihrem Bestand gefährdet werden.
- Der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) verstoße gegen § 38 BauGB, in dem der Fachplanungsvorbehalt geregelt ist.
- Die Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ müsse geändert werden, was weitere Auswirkungen hätte.
- Der S1/S2/S25-Tunnel ist nicht für regelmäßige Überfahrten ausgelegt.

Änderung der Planfeststellung

Der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) setze voraus, dass die Deutsche Bahn eine Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Die Rettungswege zum Rettungsort Süd (Tunnelportal Süd) und zum Rettungsort Mitte (Park am Gleis-

dreieck) des Fernbahntunnels sollen zur Realisierung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) verlegt werden. Hierin läge ein Verstoß gegen § 38 BauGB (Fachplanungsvorbehalt).

Bei einer Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ wäre das heute geltende Regelwerk der Technik (EBA-Richtlinien zum Brand- und Katastrophenschutz) zwingend anzuwenden. Damit würde der Bestandsschutz der Planfeststellung aus dem Jahr 1995 für alle betroffenen Bauwerke entfallen. Dies wiederum hätte Auswirkungen auf das bestehende Rettungskonzept des Berliner Hauptbahnhofs und der angeschlossenen Nord-Süd-Verbindung. Demnach wäre sowohl der Rettungsplatz Mitte, als auch der Rettungsplatz Süd zu vergrößern. Die Deutsche Bahn ist unter keinen Umständen bereit, im Wege der Planänderung auf den Bestandsschutz des Berliner Hauptbahnhofs/ der Nord-Süd-Verbindung zu verzichten.

Festsetzungen über dem S1/S2/S25-Tunnel

Der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der Deutschen Bahn verläuft. In diesen Bereichen (Anbindung Trebbiner Straße und im NW von Turm 6) wäre die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 lag dort keine öffentliche Straße.

Die Deutsche Bahn fordert, dass die gewidmeten Bahnanlagen dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden.

B Zusammenfassung der Abwägung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Geltungsbereich / Flurstücke

Nach abgeschlossener Flurstücksteilung wird das Kapitel A I 2.2 „Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse“ der Begründung folgendermaßen geändert: „Das Plangebiet mit einer Größe von 7.940 m² liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 6 und umfasst folgende Flurstücke: 3412, 3498, 3501, 3504“.

Übergeordnete Planung

Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) / Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

In der Begründung wird der aktuelle Stand zum Landesentwicklungsplan dargestellt. Der LEP HR ist am 01.07.2019 in Kraft getreten.

Flächennutzungsplan Berlin

Der Stand des Flächennutzungsplans Berlin wird in der Begründung aktualisiert.

FNP - Entwickelbarkeit

Die Anmerkungen, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan Berlin übereinstimmt, sind nicht zutreffend.

Die geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche.

An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt. Übereinstimmend mit dem FNP Berlin grenzen auch im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, nämlich der Ostpark.

Art der baulichen Nutzung

Kultur

Es ist vorgesehen, im Rahmen der geplanten Nutzungsmischung in der 'Urbanen Mitte' vor allem in den beiden unteren Geschossen auch kulturelle Angebote unterzubringen. Die genaue Nutzungsstruktur ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern den nachfolgenden konkretisierenden Planungs- und Konzeptebenen vorbehalten.

Abstandsflächen

Vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen

Abstandsflächen von Turm 6 auf dem Grundstück der STATION und dem Deutschen Technikmuseum

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde ein Teil der Abstandsflächen von Turm 6 (OK 49 m ü. Gelände / 15 Geschosse) sowohl auf das Grundstück der STATION als auch auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums fallen. Abstandsflächen sind gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf dem eigenen Grundstück unterzubringen.

Für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ist jedoch nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: „Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse

oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) sollen genau solche ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Damit verbunden wäre dann eine Abstandsflächenverkürzung, so dass keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke (dem Grundstück der STATION oder des Museums) fallen. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (Baukörperfestsetzung) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Voraussetzungen für die ausdrückliche Festsetzung mit Abstandsflächenverkürzung

Voraussetzung für die ausdrückliche Festsetzung, aus der eine Abstandsflächenverkürzung resultiert, ist eine umfassende Abwägung. Eine Zustimmung der Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung ist dazu wünschenswert, aber nicht erforderlich.

- **Abwägung**

In der Begründung wird die bisherige Abwägung insbesondere der Belange der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Belange der Nachbarn untereinander sowie der Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts ergänzt und vertieft.

- **Zustimmung der Nachbarn als Bestandteil der Abwägung**

Als ein Nachweis zur Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange dient auch die vertraglich gesicherte Zustimmung des Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln. Die STATION und die Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM), die für das Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin als Grundstückseigentümerin das Grundstück des Deutsche Technikmuseums verwaltet, haben ihre Zustimmung im Rahmen von geschlossenen Nachbarschaftsvereinbarungen erteilt.

Verkehr

Verkehrsprognose

In der Verkehrsuntersuchung wurde die Prognose 2030 berücksichtigt. Das wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IVA) am 20.04.2018 bestätigt.

Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Die Hinweise zur verkehrlichen Leistungsfähigkeitsuntersuchung wurden berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst. Es wurden die aktuell vorliegenden technischen Unterlagen zugrunde gelegt.

In einer zweiten Stellungnahme werden die Aussagen des überarbeiteten Verkehrsgutachtens sowie die darin aufgeführten Anforderungen an die Signalanlagen (Freigabezeitverteilung zugunsten der Nebenrichtung unter Berücksichtigung der Koordinierungsbedingungen) von der Verkehrslenkung Berlin bestätigt. Die technische Anpassung der Signalanlagen und die dafür erforderliche Planung ist allerdings kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Die pauschale Aussage, dass der Vorhabenträger die Anpassung zu finanzieren habe, ist für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) nicht zutreffend. Denn die erforderliche Anpassung der Lichtsignalanlagen wird nicht allein durch den Verkehr der 'Urbanen Mitte' verursacht. Das in der Verkehrsuntersuchung angesetzte Verkehrsmengengerüst bezieht sich auf einen (theoretischen) Zustand, der frühestens in 5 bis 10 Jahren eintreten kann. Aufgrund der zentralen Lage und Dichte des anliegenden Straßennetzes ist eine Vielzahl an Szenarien der räumlichen Verkehrsverteilung möglich. Des Weiteren gibt es mehrere Bauvorhaben im Umfeld der Knotenpunkte, die ebenso zusätzlichen Verkehr erzeugen können / werden. Eine Zuordnung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) als alleiniger „Verursacher“ ist daher nicht möglich.

Stellplätze

Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl

Die Ermittlung und der Nachweis tatsächlich notwendiger Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf der Grundlage der AV Stellplätze erfolgt erst im Bauantrag. Zur Lage der Stellplätze heißt es in § 49 Abs. 1 Satz 4 BauO Bln: „Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist.“

Es wird als problematisch angesehen, wenn bei Neubauvorhaben dieser Größenordnung erforderliche Behindertenstellplätze nicht auf dem Baugrundstück selbst nachgewiesen werden. Da für eine Regelung im Bebauungsplan die Rechtsgrundlage fehlt, verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft im städtebaulichen Vertrag dazu, dass die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst hergestellt werden.

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Es ist richtig, dass in den 'AV Stellplätze' keine Möglichkeit zur Reduzierung der erforderlichen Fahrradstellplätze aufgrund eines Verbundeffektes dargestellt wird.

Die 'AV Stellplätze' sind mit Ablauf des Jahres 2012 außer Kraft getreten, werden aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet. Die Ausführungsvorschriften sollen die Berliner Bauordnung ergänzen, in der es in § 49 Abs. 2 BauO Bln heißt: „Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, sind Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen.“ Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen Wertungsspielräume zur „ausreichenden Anzahl“. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt.

Feuerwehrumfahrt STATION

Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der STATION Grundbesitz Gesellschaft wurde 2018 eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der Regelungen zur Verlegung der Flucht- und Rettungswege und deren dauerhafter Sicherung vereinbart wurden.

Baulegistik

Baulegistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten. Im Rahmen der Projektentwicklung hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) ein Konzept zu den Grundzügen der Baulegistik erstellen lassen, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Gegenstand ist jedoch die einzige verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße. Auch die baulegistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen. Das konkrete Konzept zur Baulegistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet.

In der Bauphase soll die Baustelle von den Wegen für die Öffentlichkeit getrennt und es sollen alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Im Plangebiet liegen keine bereits vorhandenen öffentlichen Geh- und Radwege. Der Radfernweg grenzt westlich an das Plangebiet an. Über den Radfernweg wird kein Lieferverkehr oder sonstiger motorisierter Verkehr laufen. Die Verkehrssicherungspflicht für den Radfernweg liegt beim Land Berlin.

ÖPNV / Haltestellen

ÖPNV-Erschließungsstandard / zusätzlicher südlicher Zugang zum U-Bahnhof

Die Analyse und Bewertung des Erschließungsstandards in Bezug zu den einzelnen bestehenden und geplanten Haltestellen wird ergänzt. Auch der S- und U-Bahnhof Yorckstraße wird ergänzt.

Damit das Plangebiet, insbesondere das Kerngebiet MK 7, gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Süden des U-Bahnhofs Gleisdreieck angestrebt. Wie im Nahverkehrsplan dargelegt, werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt, erfüllt. Die Zuständigkeit liegt also beim Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - SenUVK IVC) und nicht beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden mit der BVG, dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde sowie der technischen Aufsichtsbehörde bereits erste positive Abstimmungen geführt. Auf einem Abstimmungstermin mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenUVK den neuen Bahnhofszugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde.

Rad- und Fußwege zu den Bahnhofszugängen

Für die 'Urbane Mitte' insgesamt wurde ein Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer entwickelt, das die Anbindung der ÖPNV-Zugänge berücksichtigt. Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) liegen zwar keine Bahnhöfe, aber die Erreichbarkeit insbesondere des bestehenden U-Bahnhofs Gleisdreieck ist für die ÖPNV-Erschließung relevant. Entsprechende Gehrechte für die Allgemeinheit sind bereits Bestandteil der Planung.

Zur Erschließung der übrigen Bahnflächen:

Die Deutsche Bahn wird von der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) über die Projektentwicklung informiert, alle bekannten Belange der Deutschen Bahn wurden berücksichtigt und die Deutsche Bahn wurde mehrfach im Bebauungsplanverfahren beteiligt.

Anforderungen der Deutschen Bahn

- S-Bahntunnel - Abstand vom Tunnelbauwerk

Die Lage der Außenkanten des S-Bahntunnels im Bereich der geplanten Bebauung wurde durch Schürfvormessungen genau ermittelt. Durch Festsetzungen wird geregelt, dass die von der Deutschen Bahn geforderten horizontalen und vertikalen Abstände vom S-Bahntunnel eingehalten werden.

- S-Bahntunnel - Überfahrbarkeit / Tragfähigkeit

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überführungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit der S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überführung zugestimmt.

- S-Bahntunnel - Nachbarschaftsvereinbarung

In einer Nachbarschaftsvereinbarung zum Bebauungsplan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn wurden Restrisiken abgesichert und die UME hat die Haftung für mögliche Auswirkungen/ Schäden auf den S-Bahntunnel erklärt.

Planung der S-Bahnlinie S21, 3. Bauabschnitt

Die Neubaustrecke der S21, 3. Bauabschnitt liegt außerhalb des Plangebiets. Auch für die Baulogistik der S21 soll nicht die geplante private Trebbiner Straße, sondern der nördliche Anschlusspunkt der 'Urbanen Mitte' an der Schöneberger / Luckenwalder Straße (und damit außerhalb des Plangebiets) genutzt werden.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IVC) hat in ihrer Stellungnahme mitgeteilt, dass eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen mit der DB AG abzustimmen sei. Vor Abschluss dieser Abstimmung könne keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden. Diese Begründung kann nicht anerkannt werden, da die S-Bahnlinie S21, 3. Bauabschnitt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Urbane Mitte Süd) und die Verweigerung der Zustimmung von daher gegenstandslos ist.

Geplanter S1/S2/S25-Bahnhof 'Gleisdreieck'

Der geplante S1/S2/S25-Bahnhof ist Bestandteil des in der Begründung dargestellten Ausschnitts aus dem Flächennutzungsplan Berlin. Die Forderung, den Bahnhof nachzutragen, ist daher ohne Relevanz. Die Planung des S1/S2/S25-Bahnhofs „Gleisdreieck“ wird in der Begründung im Kapitel A I. 2.5 „Verkehrerschließung“ ergänzt.

Der Bahnhofsstandort soll in der öffentlichen Trebbiner Straße liegen, ist aber noch nicht genau verortet, sondern von weiteren Untersuchungen abhängig.

Umsteigewege Bahnhöfe Gleisdreieck

Zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof in der öffentlichen Trebbiner Straße sowie dem U-Bahnhof und dem geplanten Bahnhof der S21 sind Wegeverbindungen sowohl über bestehende öffentliche Straßen, als auch durch das Plangebiet der 'Urbanen Mitte' möglich. Die Wegeverbindungen im Plangebiet sind bereits Bestandteil der Planung und sollen als mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastende Flächen festgesetzt werden, teilweise auch mit einem Radfahrrecht für die Allgemeinheit.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bezeichnet diese Wegeverbindungen als Umwege. Allerdings ist unklar, welche Wegeverbindung von der Senatsverwaltung konzeptionell angestrebt wird. Eine direkte Verbindung zwischen dem U-Bahnhof Gleisdreieck und dem geplanten S1/S2/S25-Bahnhof würde über das Gelände der STATION laufen und ist daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd).

Schall / Lärmschutz

Gewerbelärm

Beurteilungsgrundlage Gewerbelärm STATION

Die schalltechnische Beurteilung der Erweiterung der STATION durch Halle 8 (Bericht der ‚Müller-BBM GmbH‘ M101995/02 v. 02.07.2014) war dem Schallgutachter ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca vom 03.08.2017 nicht bekannt. Sie war zum Zeitpunkt der Recherche im Bauaktenarchiv des Bezirksamtes nicht in der Bauakte enthalten. Auch in der Anfang 2018 durchgeführten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca erfolgte dazu kein Hinweis. Ein Vergleich der Ansätze im Bericht der ‚Müller-BBM GmbH‘ mit den in der schalltechnischen Untersuchung gewählten Ansätzen für die Schallemissionen der Halle 8 (STATION) zeigt, dass die Schallabstrahlung über die Außenbauteile im Gutachten von ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ konservativ (d.h. tendenziell überschätzend) berücksichtigt wurde.

In einer Abbildung der schalltechnischen Untersuchung wird die Schallabstrahlung über das Dach der Halle 8 (STATION) mit „Dach als Quelle“ dargestellt. Die als „Außenflächenquellen“ bezeichneten Flächen repräsentieren die Oberlichter der Halle 8 (STATION) als Schallquellen. Auch die Schallabstrahlung über die Fassaden der Halle 8 (STATION) – insbesondere die Pfosten-Riegel-Konstruktion der Südfassade – wurde in den Berechnungen berücksichtigt.

Die durch die Halle 8 (STATION) erzeugten Schallemissionen wurden nach Angaben des Schallgutachters in Analogie zur Halle 7.1 (STATION) bezüglich der Schalldämm-Maße der Außenbauteile mit einem Innenpegel von 95 dB(A) berechnet.

In der schalltechnischen Untersuchung von 'ALB Akustik-Labor Berlin' wurden – wie auch in den schalltechnischen Untersuchungen der 'Müller-BBM GmbH' – die A-bewerteten Innenpegel in Kombination mit dem von der 'Müller-BBM GmbH' verwendeten „Referenzspektrum Disko" verwendet. Alle Berechnungen erfolgten in Oktavbändern auf der Grundlage des Referenzspektrums, sodass sich die C-Bewertung der Emissionspegel erübrigt. Aus den oktavbandbezogenen Innenpegeln wurden über die in Oktavbändern vorliegenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile die oktavbandbezogenen Schalleistungspegel der schallabstrahlenden Außenflächen der Veranstaltungshallen berechnet. Insofern wurden die Berechnungen so durchgeführt, dass der tieffrequente Anteil der Geräusche fachlich richtig und hinreichend Berücksichtigung fand.

Gewerbelärm STATION - Bewertung tieffrequente Geräusche

Wie die gesonderten Berechnungen von 'ALB Akustik-Labor Berlin' zu tieffrequenten Geräuschemissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten.

Damit hat 'ALB Akustik-Labor Berlin' die sichere Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 45680 aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen der STATION an allen Immissionsorten bestätigt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Gewerbelärm STATION - Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8

Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8 der Veranstaltungsstätte STATION setzen eine Querung entweder des Bebauungsplangebiets VI-140cab (Süd) oder des Bebauungsplangebiets VI-140caa (Nord) und damit des Eigentums des Vorhabenträgers voraus; vor diesem Hintergrund haben die STATION und der Vorhabenträger eine Nachbarschaftsvereinbarung getroffen und dort die Zahl der zulässigen Überfahrten begrenzt und geregelt.

Im Rahmen der Überarbeitung des Fachgutachtens wurden Berechnungen zu den zu erwartenden Schalleistungspegeln des Anlieferbereichs der Halle 8 (STATION) und den dadurch verursachten Beurteilungspegeln im Plangebiet durchgeführt. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel durch die Liefer- und Ladetätigkeiten auf der Fläche südlich der Halle 8 (STATION) die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten. Damit sind keine Festsetzungen erforderlich.

Gewerbelärm STATION - Ergebnis / Bewertung

Die relativ geringfügige Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts um maximal 1,5 dB(A) (maximaler Beurteilungspegel 46,5 dB(A)) in Teilbereichen der nordwestlichen und nordöstlichen Fassaden des geplanten Gebäudes Turm 6 wird nach Auffassung des Schallgutachters in Anbetracht des ohnehin bestehenden hohen Verkehrslärmpegels und des sehr konservativ gewählten Ansatzes für den Innenpegel in den Veranstaltungshallen der STATION als hinnehmbar angesehen. Diese Auffassung wird von der zuständigen Senatsverwaltung (SenUVK IC) geteilt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Festsetzung zu Betriebswohnungen

Die schalltechnische Untersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass kein Erfordernis besteht, die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und/oder von Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben auszuschließen. Gemäß der textlichen Festsetzung TF 1.6 sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig, d.h. die Genehmigung solcher Wohnungen bedarf im Baugenehmigungsverfahren einer Einzelfallprüfung. Dies dient gerade der Berücksichtigung der schalltechnischen Anforderungen. Ein vollständiger Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter würde dagegen die Wahrung der Gebietstypologie eines Kerngebiets gefährden.

Ausweitung der TF 8.2 zu Verkehrslärm auf Gewerbelärm

Die textliche Festsetzung 8.2 zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen bezieht sich ausschließlich auf den Verkehrslärm (s. hierzu auch Nr. VI.8 im „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017“). Eine Ausweitung der Festsetzung auf Gewerbelärm ist nicht zulässig, da sich die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf Immissionsorte außen vor dem geöffneten Fenster beziehen.

STATION - Ausnahmegenehmigungen

Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann“-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln.

Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschemissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.

STATION – Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen

Die Untersuchungen von ‚Müller-BBM GmbH‘ (Ingenieurgesellschaft) bilden die Grundlage für die Baugenehmigung der STATION. Die STATION hat ein Anrecht auf die Ausübung der in dieser Baugenehmigung genehmigten Nutzungen und auf die mit ihrem Grundstück verbundenen berechtigten Entwicklungsinteressen, wobei diese Interessen wiederum ihre Schranken in den umgebenden – insbesondere nördlich gelegenen – (Wohn-)Nutzungen und in der Festsetzung als beschränktes Arbeitsgebiet im Baunutzungsplan finden.

‘ALB Akustik-Labor Berlin‘ beurteilt die Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen der STATION wie folgt:

Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION.

Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan von Berlin planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig "Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können". Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die oben (im vorherigen Absatz) genannten Begrenzungen der Geräuschemissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zulässig.

Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung von ‘ALB Akustik-Labor Berlin‘ wurde auf Grundlage der Hinweise mit Stand vom 08.11.2019 überarbeitet.

Forderung nach einem gesonderten schalltechnischen Bericht

Die schalltechnischen Belange, die Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan sind, sind in der schalltechnischen Untersuchung umfassend dargestellt. Mit dem Bauantrag wird jeweils der schalltechnische Nachweis erbracht, der für die Erteilung der Baugenehmigung auf Grundlage des Bebauungsplans und weiterer rechtlicher Bestimmungen erforderlich ist. Es wird kein Erfordernis gesehen, dazu einen gesonderten schalltechnischen Bericht erarbeiten zu lassen. Eine Aufnahme in den städtebaulichen Vertrag ist damit nicht erforderlich.

Radar

Ziviles Luftrecht / zivile Radaranlagen

In der Begründung ist die Berücksichtigung des Hindernisrechts, des Anlagenschutzes und der Fassadendämpfung bereits dargestellt.

Militärisches Luftrecht / militärische Radaranlage

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr ist im Baugenehmigungsverfahren zum Fassadendämpfungskonzept zu beteiligen.

Altlasten und Grundwasserschutz

Das Verziehen von Altlasten im näheren Umfeld der 'Urbanen Mitte' soll mit folgenden Maßnahmen verhindert werden:

Der Bau der Untergeschosse soll im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weitreichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen und laut gutachterlicher Aussage auch keine Gefahr für die Verfrachtung von Grundwasserschäden bedeuten. Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten.

Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38

Für die 'Urbane Mitte' ist eine Bauausführung vorgesehen, durch die kein Absenktrichter entsteht. Damit ist ein Verschleppen der in ca. 200 m westlicher Richtung befindlichen Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38 laut gutachterlicher Aussage ausgeschlossen. Darüber hinaus liegen westlich des Projektgebiets 'Urbane Mitte' die mit einem Durchmesser/einer Höhe von ca. 10 m hergestellten Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahnverbindung, die zusätzlich eine absperrende Wirkung haben. Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten.

Altlastenverdacht für den historischen Standort der Fettgasanstalt auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Zum einen wird bei der vorgesehenen Bauausführung kein Risiko für das Verschleppen einer Altlast gesehen, zum anderen wird der Altlastenverdacht durch die durchgeführten Altlasten-, Boden- und Grundwasseruntersuchungen nicht bestätigt.

Wasserrechtliches Genehmigungsverfahren

Im Übrigen müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IID) beantragt werden (Antrag auf Vorprüfung einer Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung und Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis). Damit ist gesichert, dass entsprechende Belange während der Bauphase Berücksichtigung finden. Diese Klärung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Niederschlagswasserrückhaltung / -versickerung

Versiegelungsgrad / Versickerungsanlagen

Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ist in Kerngebieten (und nur in Kerngebieten) eine GRZ von 1,0 als Obergrenze zulässig. Die im Bebauungsplan festgesetzte GRZ von 0,6 liegt damit im mittleren Bereich.

In der textlichen Festsetzung TF 2.5 wird geregelt, dass die GRZ durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden darf. Diese Festsetzung bewegt sich in dem durch § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenem Rahmen. Die textliche Festsetzung TF 2.5 wird nicht geändert.

Bei der in der Stellungnahme benannten GRZ handelt es sich um die Überschreitungsmöglichkeit gemäß § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO. Bei der Ermittlung für den Bebauungsplan wurde berücksichtigt, dass ggf. auch die Versickerungsanlagen in diese GRZ einzurechnen sind. Das Kerngebiet hat eine Größe von 5.780 m². Werden von dieser Fläche die 272 m² nicht unterbaute Grundstücksfläche abgezogen und ansonsten eine vollständige Nutzbarkeit durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO angenommen, ergibt sich eine GRZ von 0,95. Dieser Wert wurde auf eine Dezimalstelle aufgerundet und daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Der vorgetragene Widerspruch zwischen den textlichen Festsetzungen besteht damit nicht, sie sind durchaus parallel umsetzbar. Die GRZ von 1,0 ist eine Obergrenze und wird durch die Festsetzung 9.2 geringfügig eingeschränkt.

Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau

Die Prüfung, ob Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können, ist Gegenstand der Ausführungsplanung.

Dachbegrünung

Der Anregung, einen höheren Anteil an Dachbegrünung festzusetzen, wird nicht gefolgt. Gemäß Konzept für die 'Urbane Mitte' kann die Dachfläche des Sockelbaus unterschiedliche Funktionen und Nutzungen übernehmen. Im Rahmen der Bebauungsplanung wird entsprechend eine flexible Nutzbarkeit ermöglicht und daher kein verpflichtend höherer Anteil an Dachbegrünung festgesetzt werden. Es ist jedoch zulässig, im Rahmen der weiteren Planung den Dachbegrünungsanteil zu erhöhen.

Einleitung in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Die Einleitung von Regenwasser in die Teiche des Deutschen Technikmuseums kann als ergänzende Lösung zu einer dauerhaft angelegten gedrosselten Einleitung z.B. in die Mischwasserkanalisation geprüft werden.

Das konkrete Niederschlagswasserentsorgungskonzept ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Naturschutz, Landschaftsplanung, Freiraumplanung / Stadtgrün

Ausgleichsmaßnahmen

Es ist bereits vorgesehen, die zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Finanzierung der Maßnahmen im städtebaulichen Vertrag zu regeln, siehe auch Kapitel „Städtebaulicher Vertrag“ in der Begründung.

Vogelschutz / Vogelschlag

Von einer Ornithologin wurde im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme dargestellt, welche Maßnahmen zum Schutz vor Vogelschlag für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte' in Frage kommen könnten. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, diese Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und mit der zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen.

Gestaltung / Orts- und Landschaftsbild

Die Einschätzung, dass das historische Stellwerk durch die Neubauten (Turm 6 und 7) in der 'Urbanen Mitte' in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst wird, wird nicht geteilt. Es wird als positive Entwicklung angesehen, dass das Stellwerk in eine viel zentralere und attraktivere Lage rückt. Der am nächsten liegende Turm 7 hat nur eine Höhe von 25 m ü. Gelände. Hier wurde mit einer deutlichen Höhenabstufung auf den Übergang zum Ostpark reagiert.

Die Fassadengestaltung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern der sich anschließenden Ausführungsplanung.

Werbeanlagen werden nicht pauschal ausgeschlossen. Die Grundsätze zur Zulässigkeit und Gestaltung von Werbeanlagen werden in einer Anlage zum städtebaulichen Vertrag geregelt, die von dem Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst (Sieger des städtebaulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte') erarbei-

tet wurde. Die pauschale Aussage, dass durch Werbung das Orts- und Stadtbild negativ beeinflusst und der Erholungswert des Parks reduziert werde, wird nicht geteilt.

Auswirkungen

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - S-Bahntunnel S1/S2/S25

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überfahrmöglichkeit mit den Belangen der Standortsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überfahrmöglichkeit von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überfahrmöglichkeit zugestimmt.

Auswirkungen auf (faktisch) planfestgestellte Anlagen - U-Bahnviadukt

Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) liegen keine Anlagen der U-Bahn.

In der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der BVG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) ist in § 4 geregelt, „dass im Falle einer Wasserhaltung im 'Trog' für die Baufelder 6 und 7 kein Gefährdungspotenzial für die BVG-Einrichtungen besteht und insoweit die Zustimmung der BVG ... nicht erforderlich ist.“

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

Verschattung

Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ erstellt, das detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen beinhaltet. Das Ergebnis ist in der Begründung im Kapitel IV 11.1 „Verschattung des Westparks“ dargestellt. Die geplanten Türme 6 und 7 stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und sehr selten verschattet.

Bedrängende Wirkung

Es soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) festgesetzt werden.

Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu erhalten. Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 und 7, insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 bedrängt wird, wird nicht geteilt.

Müll

Die Ansicht, dass eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage zu vermeiden ist, wird geteilt. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Konkurrenz Gastronomie

Dem Nutzungskonzept kann entnommen werden, dass -vor allem im Erdgeschoss- auch Gastronomie vorgesehen ist. Hier sollen vielfältige bedarfs- und nachfragegerechte gastronomische Angebote gemacht werden. Die 'Urbane Mitte' versteht sich als Ergänzung zu den Angeboten im Park und nicht als Konkurrenz. Alleine durch die unterschiedliche Lage (grüner Park oder städtisches Quartier) werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen.

Frequenzerhöhung

Im Verkehrsgutachten werden auch Ausführungen zum Fuß- und Radverkehr gemacht. Da die Bebauungspläne VI-140caa (Nord) und VI-140cab (Süd) in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehen, wird zunächst eine Verkehrsprognose für das gesamte Plangebiet 'Urbane Mitte' (beide B-Pläne) erstellt und die ermittelten Verkehrsmengen dann entsprechend ihres Flächenanteils auf die beiden Bebauungspläne verteilt.

Darüber hinaus wurde eine „Frequenzanalyse“ erarbeitet, in der die Nutzungszunahme des Parks am Gleisdreieck als Folge der städtebaulichen Entwicklung im Plangebiet der 'Urbanen Mitte' bewertet wird. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Nutzungszunahme keine negativen Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck zu erwarten sind.

Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken

Zwischen den bestehenden Richtfunkverbindungen und den geplanten Türmen kommt es laut den Stellungnahmen der Richtfunkbetreiber zu keinen Konflikten.

Berücksichtigung bestehender Richtfunkstrecken

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden auch die Belange der Richtfunkbetreiber abgefragt und ausgewertet. Bei Interessenskonflikten würde die entsprechende Stellungnahme an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergegeben und die Klärung bilateral zwischen der UME und dem Richtfunkbetreiber erfolgen. Es wird kein Erfordernis gesehen, eine pauschale Regelung in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen.

Auswirkungen auf bestehende Leitungsnetze

Eine ggf. erforderliche Umverlegung von bestehenden Leitungsnetzen erfolgt nur in enger Abstimmung mit den zuständigen Unternehmensträgern. Die Umverlegung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Technische Infrastruktur

Leitungsrecht Trebbiner Straße

Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist eine Grundvoraussetzung zum Nachweis der öffentlichen Erschließung des Baugebiets. Über die Privatstraße erfolgt der verkehrliche Anschluss an das öffentliche Straßennetz und hierüber soll -nach jetzigem Planungsstand- auch die Hauptleitungstrasse zur technischen Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 geführt werden. Ein Konzept zur technischen Erschließung liegt noch nicht vor und ist auch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Die Leitungstrasse soll über folgende zu ergänzende textliche Festsetzung gesichert werden:

TF Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Der Hinweis, die Erschließung der Urbanen Mitte zusammengefasst zu betrachten, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist zu beachten, dass die 'Urbane Mitte' unterirdisch durch den bestehenden S-Bahntunnel geteilt wird. Die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140cab (Süd) soll über die Trebbiner Straße erfolgen, während die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140caa (Nord) über die Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße vorgesehen ist.

Brand- und Katastrophenschutz Eisenbahntunnel

Verlegung von Rettungsplatzzufahrten

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr den Festsetzungen für die verlängerte Trebbiner Straße als zukünftige Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd grundsätzlich zustimmt. Die genannten Bedingungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Das „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ wird um die Ausführungen zur Erschließung während der Bauphase ergänzt.

Die Änderung der Planfeststellung bzw. eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist nur für den Bebauungsplan VI-140caa (Nord) erforderlich; für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ist dies keine Voraussetzung. Die Planfeststellung kann nur von der Deutschen Bahn beantragt und vom Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt werden. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn laufen entsprechende Abstimmungen und Vorklärunen.

Fachplanungsvorbehalt / Festsetzungen über gewidmeten unterirdischen Bahnflächen

Die Einschätzung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) die Infrastruktur der Deutschen Bahn in ihrem Bestand gefährdet, wird nicht geteilt.

Die pauschale Behauptung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) gegen den § 38 BauGB, d.h. gegen den Fachplanungsvorbehalt verstößt, ist nicht richtig. Es gibt Möglichkeiten, Flächen unter Fachplanungsvorbehalt mit anderen Nutzungen zu überlagern. Für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ist der Nachweis der Konfliktfreiheit relevant. Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen.

Die im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) angestrebte Ausweisung einer privaten Straßenverkehrsfläche im Norden und eines Kerngebiets im Süden über dem S-Bahntunnel mit der deutlichen Kenntlichmachung der Überlagerung einer gewidmeten unterirdischen Bahnanlage verstößt nicht gegen den Fachplanungsvorbehalt, sondern löste vor allem einen Prüfauftrag aus. Es wurde geprüft, ob durch die Festsetzung Nutzungskonflikte oder Einschränkungen der Bahnanlage entstehen. Unter Berücksichtigung der Prüfkriterien des Eisenbahn-Bundesamts besteht aus Sicht des Plangebers kein Nutzungskonflikt und damit auch kein Verstoß gegen den Fachplanungsvorbehalt.

Änderung der Planfeststellung

Es ist nicht zutreffend, dass zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) die Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ erforderlich ist. Im Plangebiet liegen keine Rettungsplatzzufahrten, die verlegt werden müssten. Eine Änderung der Planfeststellung bzw. eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist erst für den Bebauungsplan VI-140caa (Nord) erforderlich.

Daher gibt es auch keine Auswirkungen auf den Bestandsschutz der Bahnanlagen oder auf die Ausgestaltung der Rettungsplätze.

Festsetzungen über dem S1/S2/S25-Tunnel

Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über ihr Tochterunternehmen Vivico Real Estate (bzw. als Nachfolger über die CA Immo) auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 für das Gleisdreieck als Bauland verkauft. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 ist die Anbindung des Gebiets an die Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn steht in deutlichem Widerspruch zu diesem von der Vivico mit dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgeschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrag aus dem Jahr 2005.

S-Bahntunnel - Überfahrbarkeit / Tragfähigkeit

Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Überführungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit der S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Das Gutachten vom 30.04.2020 kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überführung zugestimmt.

C Änderung und Ergänzung des Entwurfs zum Bebauungsplan

Der Entwurf des Bebauungsplans wurde nach Durchführung der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange im eingeschränkten Umfang geändert und ergänzt. Es wurde in der Begründung insbesondere die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels sowie die vertraglich gesicherte Zustimmung der Deutschen Bahn ergänzt.

Durch die Änderung und Ergänzung des Entwurfs wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt.

Die Texte der Stellungnahmen im Abwägungstext basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
1	Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL Schreiben vom 14.01.2019 Eingegangen am 18.01.2019	<u>Beurteilung der angezeigten Planungsabsicht:</u> Die Planungsabsicht ist an die Ziele der Raumordnung angepasst. <u>Erläuterungen:</u> Gemäß der Festlegungskarte 1 LEP B-B liegt das Plangebiet innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung sowie nach Festlegungskarte 2 LEP B-B zwischen den symbolhaft dargestellten Städtischen Kernbereichen „Gebiet/ Umfeld Potsdamer Straße“ und „Gebiet/ Umfeld Mehringdamm/ Hallesches Tor/ Platz der Luftbrücke“. Die beabsichtigten Festsetzungen und Einschränkungen sind hier grundsätzlich zulässig. Gleichfalls verweist die GL auf ihre Stellungnahme (Mitteilung der Ziele und Grundsätze der Raumordnung) vom 08.06.2018. <u>Rechtliche Grundlagen zur Beurteilung der Planungsabsicht:</u> ▪ Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. I S.235) ▪ Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 (GVBl. II, S.186) ▪ Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05. Januar 2015 (ABl. S.31), zuletzt geändert am 09.Juni 2016 (ABl. S.1362) <u>Hinweise:</u> Diese Stellungnahme gilt, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planung geführt haben, nicht wesentlich geändert wurden. Die Erfordernisse aus wei-	Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung bestätigt, dass die Planung an die Ziele der Raumordnung angepasst ist. Diese Bestätigung wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		teren Rechtsvorschriften bleiben von dieser Mitteilung unberührt.	
2	Senatsverwaltung für Finanzen SenFin Schreiben vom 23.01.2019 Eingegangen am 23.01.2019	Gegen den B-Plan bestehen im Grundsatz keine Bedenken. Auf Seite 17 der Begründung 3.1.2 wird auf den Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP B-B) 2009 Bezug genommen. Aufgrund des Gerichtsverfahrens gegen die rückwirkend erneut in Kraft gesetzten LEP B-B 2009 im Land Brandenburg bestand die Notwendigkeit einen neuen Landesentwicklungsplan zu erarbeiten. Derzeit befindet sich der neue Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) im Aufstellungsverfahren. Die Beteiligung fand vom 05.02.2018 bis zum 05.04.2018 statt. Der LEP HR soll nach Festsetzung als Rechtsverordnung den LEP B-B ablösen. Zur Vermeidung von Unstimmigkeiten wird empfohlen, den vorstehenden Sachverhalt zu beachten und die Angaben in der Begründung zum o.g. B-Plan entsprechend zu korrigieren. Die Stellungnahme wurde mit der Haushaltsabteilung abgestimmt.	Die Hinweise zum Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg LEP B-B und Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg LEP HR werden zur Kenntnis genommen. In der Begründung wird der aktuelle Stand des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg LEP-HR 2019 korrigiert. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Der aktuelle Stand des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg LEP-HR 2019 wird korrigiert.
3	Senatsverwaltung für Kultur und Europa SenKultEuropa IIB Schreiben vom 02.01.2019 Eingegangen am 02.01.2019	Das Ziel, das Plangebiet im Zentrum Berlins nachhaltig zu einem attraktiven Stadtquartier mit Kerngebietscharakter städtebaulich zu entwickeln, wird grundsätzlich von der SenKultEuropa begrüßt. Basierend auf den Ergebnissen eines städtebaulich-architektonischen Wettbewerbs sollen im gesamten Neubaubereich der „Urbanen Mitte“ sieben Türme (sechs Hochhäuser und ein 25 m hohes Gebäude) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Bahnhof entstehen. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" liegen die beiden Baufelder MK 6 und MK 7. Hier ist ein Sockel mit den beiden Türmen 6 und 7	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		geplant, insgesamt ist die Realisierung von ca. 23.800 qm Geschossfläche vorgesehen. Bezogen auf das Gesamtprojekt „Urbane Mitte“ soll insbesondere dieser Neubaubereich in Kombination mit den U-Bahnviadukten zu einem urbanen Quartier entwickelt werden: In den unteren Geschossen der Türme, vor allem im Erdgeschoss, ist ein Nutzungsmix an kleinteiligen „attraktiven“ Nutzungen vorgesehen, während in den Obergeschossen vor allem Büros, aber auch Hotelflächen entstehen sollen. Der Nutzungsmix in den beiden unteren Geschossen soll sich aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport und Freizeitangeboten sowie kulturellen Nutzungen zusammensetzen.	
	noch Senatsverwaltung für Kultur und Europa SenKultEuropa IIB	Hinsichtlich der geplanten kulturellen Nutzungen plädiert die SenKultEuropa für ein Netz vielfältiger Angebote aus sowohl Museen und Bibliotheken als auch Arbeitsräumen für Künstlerinnen und Künstler. Die Nachbarschaft zu den vorhandenen Kultur- und Veranstaltungsangeboten in der näheren Umgebung und die gute Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln prädestinieren den Ort für die Entwicklung kultureller Angebote. Im Rahmen der Entwicklung des Nutzungskonzeptes wurde ja bereits die Zulässigkeit von Ateliers gesondert geprüft – mit dem Ergebnis, dass Ateliers je nach beabsichtigter Nutzung als Büroräume, als Räume für freie Berufe oder als Anlagen für kulturelle Zwecke im Kerngebiet zulässig sind. Dies begrüßt die SenKultEuropa außerordentlich und verweist in diesem Zusammenhang auf den eigenen Fachbedarf: Aufgrund des eklatanten Mangels und fortlaufender Verdrängungsprozesse von kulturellen Produktions- und Präsentationsräumen sollten in der Nutzungsplanung für das Gebiet die Entwicklung von Arbeitsräumen für die künstlerische Produktion (z.B. Ateliers für bildende	Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) beabsichtigt, im Rahmen der geplanten Nutzungsmischung im Plangebiet der 'Urbanen Mitte' vor allem in den beiden unteren Geschossen der Gebäude auch kulturelle Angebote zu unterbreiten. Diese kulturellen Angebote sind im Schwerpunkt für den nördlichen Bereich, im Bebauungsplan VI-140caa (Nord), vorgesehen und weniger im südlichen Bereich, im Bebauungsplan VI-140cab (Süd). Im Bebauungsplan werden Festsetzungen zur Zulässigkeit der gewünschten Nutzungen getroffen, d.h. der rechtliche Rahmen zur Realisierung dieses geplanten Nutzungsmixes geschaffen. Die genaue Nutzungsstruktur ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern den nachfolgenden konkretisierenden Planungs- und Konzeptebenen vorbehalten. Fazit: Planung / Festsetzungen Kein Änderungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Künstlerinnen und Künstler) sowie Flächen für Kultureinrichtungen berücksichtigt werden – insbesondere für diejenigen, die akut von Verdrängung bedroht sind. Die SenKultEuropa bittet um Kenntnisnahme und entsprechende Einarbeitung/ Berücksichtigung des o.A..	Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
4	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen SenSW IA / IB (Stadtentwicklungsplanung / Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte) Schreiben vom 21.01.2019 Eingegangen am 21.01.2019	Aufgrund der originären Zuständigkeiten der Referate I A und I B für die vorbereitende Bauleitplanung (Nr.8 Abs.2 ZustKatAZG) wird sich zur Abstimmung der Bauleitplanung wie folgt geäußert zur:	
		1. <u>Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1):</u> Bitte um Aktualisierung des FNP-Zitats auf den Seiten 18 und 88 wie folgt: „Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S.31), der zuletzt am 11. Dezember 2018 (ABl. 2019 S. 8) geändert worden ist.“	Das Zitat des Flächennutzungsplans Berlin (FNP Berlin) wird in der Begründung aktualisiert.
		2. <u>Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen</u> Es ist hierzu nichts vorzutragen.	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Aktualisierung des FNP-Zitats

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
5	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen SenSW II A (Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten) Schreiben vom 30.01.2019 Eingegangen am 01.02.2019	Zu den vorgelegten Unterlagen gibt es keine Anmerkungen.	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
6	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen SenSW Z MI 14 (Ministerielle Grundsatzangelegenheiten) Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	Auch wenn die Einteilung der Straßenverkehrsflächen nicht Gegenstand der Festsetzung dieses B-Planes ist, möchte SenSW Z MI 14 zum Querschnitt der Trebbiner Straße (Verkehrsgutachten Hoffmann und Leichter) folgende Hinweise geben: ▪ Es sollte in der weiteren Planung geprüft werden, ob eine baulich abgetrennte Gehwegfläche geschaffen werden kann, um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten und besonders die Belange der Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. ▪ Des Weiteren sollte im Gehwegbereich ein für Fußgänger geeigneteres Oberflächenmaterial als Großsteinpflaster gewählt werden.	Wie von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen richtig dargestellt, sind weder die Einteilung der Straßenverkehrsfläche noch die Materialverwendung Gegenstand der Bebauungsplanung. In dem Gestaltungskonzept zur verlängerten Trebbiner Straße, das zur Abstimmung mit dem Deutschen Technikmuseum erstellt wurde, ist sowohl ein getrennter Gehweg als auch die Verwendung von gesägten Steinen vorgesehen. Die Hinweise werden an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergegeben. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
7	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK I C (Immissionsschutz) Schreiben vom 29.01.2019 Eingegangen am 29.01.2019	Zum Bebauungsplan VI-140cab liegt nun folgende Stellungnahme zum anlagenbezogenen Lärmschutz vor. Es wird gebeten, diese zu berücksichtigen. Die Betrachtung des anlagenbedingten Lärms im Schallgutachten von ALB Nr. UMB 16.194.03 P vom 13.11.2018 zeigt die Komplexität der Situation.	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Der gemäß TA Lärm zu betrachtende Lärm wird anhand von Emissionsdaten einer Untersuchung von Müller BBM vorgenommen, die sehr konservativ ist und die Emissionen überzeichnet. Daher und aufgrund der sehr starken Einwirkung von Verkehrslärm ist es angemessen, die für besondere Fälle berechneten Überschreitungen der nächtlichen Immissionsrichtwerte um ca. 1 dB zu tolerieren. Auch der Ansatz für die Freizeitanlagen in der vorgefundenen Situation analog zur 18. BImSchV, keine abgesengten Immissionsbegrenzungen in den Ruhezeiten anzusetzen, ist diskussionswürdig, aber m. E. angemessen.	Die Bestätigung der gutachterlichen Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK I C (Immissionsschutz)	Eine Betrachtung der tieffrequenten Geräuschimmissionen der Veranstaltungsstätte, die der Emissionsansatz von Müller BBM ermöglicht, steht aus und sollte ergänzt werden.	Die Betrachtung der tieffrequenten Geräuschimmissionen durch die Veranstaltungsstätte STATION wurde im Schallgutachten ergänzt. Wie die gesonderten Berechnungen von 'ALB Akustik-Labor Berlin' zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten. Damit hat 'ALB Akustik-Labor Berlin' die sichere Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 45680 aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen der STATION an allen Immissionsorten bestätigt. Es sind keine Festsetzungen erforderlich.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: Fachgutachten - Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung zu den tieffrequenten Geräuschimmissionen der STATION Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Anpassung entsprechend der Ergänzungen in der schalltechnischen Untersuchung
8	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK II D (Gewässerschutz) Schreiben vom 12.12.2018 Eingegangen am 12.12.2018	Da es lediglich zu einer Teilung des Plangebietes des Bebauungsplans VI-140ca gekommen ist, bleibt die Stellungnahme der Wasserbehörde vom 13.12.2017 zum Bebauungsplan VI 140ca bestehen und hat auch für den Bebauungsplan VI-140cab Gültigkeit.	Die zuständige Senatsverwaltung hat am 13.12.2017 eine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140ca abgegeben. In dieser Stellungnahme wurde zum einen festgestellt, dass gegen die Ziele des Bebauungsplans VI-140ca aus wasserbehördlicher Sicht grundsätzlich keine Bedenken bestehen, zum anderen wurden Hinweise zur Berücksichtigung in der weiteren Planung gegeben. Die Stellungnahme aus der Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (ungeteilter Bebauungsplan für die Urbane Mitte) wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Im August 2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca in die Bebauungspläne VI-140caa (Nord) und VI-140cab (Süd) geteilt. Auf die Abwägung der Inhalte früherer Stellungnahmen wird verwiesen und an dieser ausdrücklich festgehalten. Unter Berücksichtigung der Hinweise wurde das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung“ in 2018 ergänzt und die Machbarkeit getrennt für die beiden Bebauungspläne VI-140caa (Nord) sowie

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK II D (Gewässerschutz)		VI-140cab (Süd) geprüft und dargestellt. Leider wird das Gutachten in seiner überarbeiteten Form von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK IID) nicht zur Kenntnis genommen, sondern auf die nicht mehr aktuelle Stellungnahme vom 13.12.2017 verwiesen. Ein Änderungs- oder Ergänzungserfordernis ist daher nicht erkennbar. Nach Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) wird in einer nächsten Stufe parallel zur Konkretisierung des Bauvorhabens ein Niederschlagsentwässerungskonzept erstellt. Dabei werden die Hinweise zur Niederschlagsentwässerung und zur Grundwasserbenutzung berücksichtigt. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
9	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK III B und III C (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen/ Freiraumplanung/ Stadtgrün) Schreiben vom 29.01.2019 Eingegangen am 01.02.2019	<u>Stellwerk „Plw“</u> Das historische Stellwerk „Plw“ wird durch den Gebäudeneubau (Turm 6 mit 49 m ü. Gelände und Turm 7 mit 25 m ü. Gelände) in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst. Es ist zu prüfen, ob die Fassadengestaltung abgestimmt auf das Orts- und Landschaftsbild ausgeführt werden kann (vgl. § 1 Abs. 6 Satz 1 Nr. 5 BauGB).	Die Einschätzung, dass das historische Stellwerk durch die Neubauten (Turm 6 und 7) in der 'Urbanen Mitte' in seinem Erscheinungsbild negativ beeinflusst wird, wird nicht geteilt. Es wird als positive Entwicklung angesehen, dass das Stellwerk, das sich zurzeit in einer Randlage befindet, durch die bauliche Entwicklung der heute nach Norden anschließenden Brache in eine viel zentralere und attraktivere Lage rückt. Es wird städtebaulich eingebunden, der Platz wird in einen städtebaulichen Kontext gesetzt. Der nächstgelegene Turm 7 hat nur eine Höhe von 25 m ü. Gelände. Hier wurde mit einer deutlichen Höhenabstufung auf den Übergang zum Ostpark rea-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			giert. Die Fassadengestaltung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern der sich anschließenden Ausführungsplanung. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, dass bei der Fassadengestaltung die Wirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild zu berücksichtigen sind.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK III B und III C (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen/ Freiraumplanung/ Stadtgrün)	<u>Einzelhandel und Werbung</u> Im konkretisierten Nutzungskonzept und Einzelhandelsgutachten 2a vom 14. September 2018 ist die gastronomische Infrastruktur im Park am Gleisdreieck nicht genügend berücksichtigt. SenUVK III B+C weist darauf hin, dass dabei auf ein ausgewogenes Angebot zu achten ist, welches dem Erhalt und der Schaffung einer sozial stabilen Bewohnerstruktur gerecht ist.	In der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) wurde auch das konkretisierte Nutzungskonzept und Einzelhandelsgutachten 2a vom 14. September 2018 als Fachgutachten zur Verfügung gestellt. Dieses Gutachten umfasst ein Konzept für die gesamte 'Urbane Mitte', d.h. für die Bebauungspläne VI-140caa (37.550 m ² Größe) und VI-140cab (7.940 m ² Größe). Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) sollen von den insgesamt 5.000 m ² im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa (Nord) und VI-140cab (Süd) geplanten Verkaufsfläche (VF) nur 1.000 m ² VF liegen. Ein ähnliches Verhältnis kann auch für die übrige Nutzungsverteilung angenommen werden. Das Nutzungskonzept wurde erstellt, um sowohl für die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) als auch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu verdeutlichen, welche Entwicklung angestrebt wird. Das Nutzungskonzept wird in der detaillierten Form allerdings weder festgesetzt, noch in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen. Es ist ein Entwicklungsziel, das nach der Festsetzung des Bebauungsplans im Rahmen der weiteren Planungen aktualisiert und umgesetzt wird.
			Dem Nutzungskonzept kann entnommen werden, dass -vor allem im Erdgeschoss- auch Gastronomie vorgesehen ist. Hier sollen vielfältige bedarfs- und nachfragegerechte gastronomische Angebote unter-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			breitet werden. Durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' wird sich am Standort auch ein entsprechender Bedarf herausbilden. Die 'Urbane Mitte' versteht sich als Ergänzung zu den Angeboten im Park und nicht als Konkurrenz. Alleine durch die unterschiedliche Lage (grüner Park oder städtisches Quartier) werden unterschiedliche Zielgruppen angesprochen.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK III B und III C (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen/ Freiraumplanung/ Stadtgrün)	Für das Einzelhandelsangebot ist zu berücksichtigen, dass dieses nicht zu Lasten der unmittelbar angrenzenden öffentlichen Grünflächen geht. Mit dem zu erwartenden höheren Publikumsverkehr wird dementsprechend mehr Müll durch den Einzelhandel – insbesondere durch das neue Gastronomieangebot – produziert. Dies betrifft insbesondere auch den Markt mit Food-Trucks und Ständen, welcher derzeit noch im Bereich des Innenhofs von MK8 vorgeschlagen wird (vgl. Seite 24, Einzelhandelsgutachten 2a). Aufgrund der Erfahrungswerte im Land Berlin ist davon auszugehen, dass mehr Müll in den angrenzenden öffentlichen Grünflächen entsorgt wird. Damit steigt der öffentliche Unterhaltungsaufwand für die Parkanlage. Zum Schutz der Umwelt ist zu prüfen, welche Möglichkeiten es zur Abfallvermeidung und zum nachhaltigen und sachgerechten Umgang mit Abfällen gibt (vgl. § 1 Abs. 6 Satz 1 Nr. 7 Buchstabe e BauGB i.V.m. § 3 Abs. 20 KrWG). In der öffentlichen Parkanlage selbst gibt es für die Gastronomieeinrichtungen beispielsweise ein Verbot von Einwegbechern für Heißgetränke. Eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage ist zu vermeiden.	Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) hat ein Eigeninteresse, in der 'Urbanen Mitte' ausreichend Müllsammelmöglichkeiten vorzusehen, da in erster Linie das eigene Quartier von einer Vermüllung betroffen wäre. Zu beachten ist, dass im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) nur ein geringer Anteil des Einzelhandelsangebots vorgesehen und zulässig ist, da die insgesamt in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne VI-140caa (Nord) und VI-140cab (Süd) vorgesehene Verkaufsfläche im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) beschränkt werden soll. Auch die gastronomischen Angebote werden überwiegend im nördlichen Bereich der 'Urbanen Mitte', im Bebauungsplan VI-140caa (Nord) liegen. Es wird zugestimmt, dass es sinnvoll ist, Möglichkeiten zur Abfallvermeidung (wie das Verbot von Einwegbechern) zu ergreifen, auch um eine Vermüllung der öffentlichen Grünanlage zu vermeiden. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		SenUVK III B+C weist darauf hin, dass gem. § 6 Abs. 1 GrünanlG öffentliche Grün- und Erholungsanlagen nur so benutzt werden dürfen, wie es sich aus der Natur der einzelnen Anlagen und ihrer Zweckbestimmung ergibt. Kommerzielle Sportangebote sind in öffentlichen Grünanlagen nicht gestattet (vgl. Seite 24, Einzelhandelsgutachten 2a: ggf. Angebot von Yoga-/Pilates-Studio im Freien).	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Aussagen im Nutzungskonzept, die sich auf Bereiche außerhalb des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab (oder des Bebauungsplans VI-140caa) beziehen, stellen nur völlig unverbindliche Ideen für gegenseitige Nutzungsergänzungen dar. Der Park am Gleisdreieck und seine Nutzung sind im Übrigen kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Die Auswirkungen des Plangebiets auf den Park werden untersucht.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK III B und III C (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen/ Freiraumplanung/ Stadtgrün)	Werbung von Einzelhandel (250 m ² Verkaufsfläche) in unmittelbarer Sichtbeziehung zu den öffentlich Erholungsflächen soll ausgeschlossen werden, um das Orts- und Stadtbild nicht nachteilig zu beeinflussen. Der Erholungswert der angrenzenden Fläche ist zu erhalten.	Die Grundsätze zur Zulässigkeit und Gestaltung von Werbeanlagen wird in einer Anlage zum städtebaulichen Vertrag geregelt, die von dem Architekturbüro Ortner & Ortner Baukunst (Sieger des städtebaulichen Wettbewerbs für die 'Urbane Mitte') erarbeitet wurde. Werbeanlagen werden nicht ausgeschlossen, aber es werden Gestaltungsregeln für Werbeanlagen festgelegt. Die pauschale Aussage, dass durch Werbung das Orts- und Stadtbild negativ beeinflusst und der Erholungswert des Parks reduziert wird, wird nicht geteilt.
		<u>Verkehrsaufkommen</u> Es wird vereinfacht davon ausgegangen, dass 20 % des prognostizierten Gesamtverkehrs durch die geplanten Nutzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erzeugt wird. Dies ist insbesondere für den Bebauungsplan VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ unter Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs innerhalb der gesamten angrenzenden Parkanlage darzustellen und zu überprüfen.	Im Verkehrsgutachten werden auch Ausführungen zum Fuß- und Radverkehr gemacht. Da die Bebauungspläne VI-140caa (Nord) und VI-140cab (Süd) in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang stehen wurde zunächst eine Verkehrsprognose für die gesamte 'Urbane Mitte' (beide Bebauungspläne gemeinsam) erstellt und die ermittelten Verkehrsmengen dann entsprechend ihres Flächenanteils auf die beiden Bebauungspläne verteilt. Darüber hinaus wurde eine „Frequenzanalyse“ erarbeitet, in der die Nutzungszunahme des Parks Am Gleisdreieck als Folge der Entwicklung in der 'Urbane

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			nen Mitte' bewertet wird. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch die Nutzungszunahme keine negativen Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck zu erwarten sind.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK III B und III C (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen/ Freiraumplanung/ Stadtgrün)	<u>Baulegistik und Lieferverkehr</u> Neben der Erstellung eines Betriebskonzeptes zur Ver- und Entsorgung soll auch ein Konzept zur Baulegistik erstellt werden. Die Verkehrssicherungspflicht für die öffentlichen Geh- und Radwege ist durchgehend zu gewährleisten. Hier ist insbesondere auf die sach- und fachgerechte Sicherung der Baulegistik (inkl. Bauverkehr) und Lieferverkehr in der dunklen Jahreszeit am Fernradweg Berlin - Leipzig zu achten.	Baulegistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriß-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten. Im Rahmen der Projektentwicklung hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) ein Konzept zu den Grundzügen der Baulegistik erstellen lassen, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens. Gegenstand ist jedoch die einzige verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße. Auch die baulegistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen. Das konkrete Konzept zur Baulegistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet. In der Bauphase soll die Baustelle von den Wegen für die Öffentlichkeit getrennt und es sollen alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden. Im Plangebiet liegen keine bereits vorhandenen öffentlichen Geh- und Radwege. Der Radfernweg grenzt westlich an das Plangebiet an. Über den Radfernweg wird kein Lieferverkehr oder sonstiger motori-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			sierter Verkehr laufen. Die Verkehrssicherungspflicht für den Radfernweg liegt beim Land Berlin. Fazit: Fachgutachten: ▪ Erarbeitung eines Gutachtens „Frequenzanalyse im Park am Gleisdreieck“ Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Ergänzung der Ergebnisse aus der Frequenzanalyse
10	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV) Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Aus übergeordneter verkehrlicher und verkehrsorganisatorischer Sicht werden zum o.g. B-Plan folgende Hinweise gegeben: Die Hinweise und Anmerkungen entsprechend der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung zum B-Planverfahren VI-140ca (Schreiben ehemals SenStadtUm VII B 22 vom 13.03.2016) sowie im Rahmen der Stellungnahme zum Verkehrsgutachten, Stand 24. Februar 2017 (Schreiben SenUVK, IV B 22 vom 19.04.2017) und der Stellungnahme zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplanverfahren VI-140ca, Stand 04.12.2017 (Schreiben SenUVK, IV B 22 vom 08.01.2018) haben weiterhin Gültigkeit.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die benannten Stellungnahmen zu früheren Planungsständen wurden ausgewertet und abgewogen. Die Abwägungsergebnisse sind in die weitere Planung eingeflossen und wurden in der Begründung dargestellt. Im August 2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca geteilt. Auf die Abwägung der Inhalte früherer Stellungnahmen wird verwiesen und an dieser ausdrücklich festgehalten.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Die Abwägung nehmen wir zur Kenntnis und erhalten unseren Hinweis aufrecht.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 s. Abwägung 1

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Weiterhin geht SenUVK IV B davon aus, dass die Abstimmungsergebnisse bezüglich der verkehrlichen Untersuchung (Beteiligung Sen UVK Abteilung IV und Verkehrslenkung Berlin) entsprechend dem Protokoll von Hoffmann & Leichter vom 08.01.2018 im B-Planverfahren Berücksichtigung finden.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Der im Protokoll vom 08.01.2018 festgehaltene Abstimmungsstand ist in der Planung berücksichtigt worden.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Zustimmung	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 -
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Die aktualisierte Fassung des StEP Verkehr wird derzeit unter dem Titel „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)“ erarbeitet und befindet sich momentan in der Abstimmung.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Inhalte des StEP MoVe („Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)“) sind aufgrund des vorläufigen Arbeitsstands noch kein Gegenstand des Bebauungsplans und der Abwägung. Der Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 wurde mit Stand 27.02.2019 veröffentlicht und wird in der Abwägung und weiteren Planung berücksichtigt.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Dieser Hinweis bezieht sich darauf, dass für den Prognosehorizont 2030 bereits Daten abgefragt werden können und wir diese auch als maßgeblich für künftige Planungen ansehen.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 In der Verkehrsuntersuchung wurde die Prognose 2030 berücksichtigt. 2018 wurden von dem Verkehrsgutachter bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilung Verkehr (SenUVK IV A) die Daten zur Straßenverkehrsprognose 2030 abgefragt. Die Senatsverwaltung hat dazu am 20.04.2018 folgendes mitgeteilt: „Für die angefragten Straßenabschnitte weist die Verkehrsprognose 2030 keine höheren Verkehrsbelastungen aus als die Verkehrsmengenkarte 2014. Damit ergibt sich der maßgebende Betrachtungsfall weiterhin aus den Bestandsdaten.“

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Im Flächennutzungsplan ist im nördlichen Bereich des Bebauungsplangebietes bzw. im Anschluss daran im Verlauf der Trebbiner Straße Richtung Landwehrkanal ein S-Bahnhof an der schon bestehenden S-Bahn-Strecke (Nord-Süd-Tunnel, S1/S2/S25) eingetragen. Die Darstellung dieses Bahnhofes ist auf S. 19, Abb. 6 der Begründung entfallen und muss nachgetragen werden.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die Abb. 6 auf S. 19 zeigt einen Ausschnitt des aktuellen Flächennutzungsplans Berlin. Der Bahnhof ist Bestandteil des FNP-Ausschnitts in der Begründung und kann dort nicht entfallen sein, da die Darstellung des FNP nicht bearbeitet wurde. Zur besseren Orientierung wurde lediglich die Abgrenzung des Plangebiets überlagert. Die Forderung, den Bahnhof nachzutragen, ist von daher ohne Relevanz.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Abb. 6 auf S.19 zeigt nicht den S-Bahnhof Trebbiner Straße. Die Abbildung ist entsprechend so darzustellen, dass dieser erkennbar ist.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Der S-Bahnhof Trebbiner Straße ist in der Abb. 6 so dargestellt, wie er im FNP dargestellt ist – mit einer dünnen, gestrichelten, schwarzen Linie. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan von Berlin wird nachrichtlich dargestellt und nicht verändert.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Der genaue Bahnstandsstandort und die ggf. notwendige Aufweitung der Strecke sind unter Berücksichtigung der grobmaßstäblichen Darstellung des Flächennutzungsplanes von vertiefenden Untersuchungen abhängig.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der im FNP Berlin eingetragene S1/S2/S25-Bahnstandsstandort in der öffentlichen Trebbiner Straße noch nicht genau verortet ist, sondern von weiteren Untersuchungen abhängt.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Gleichwohl würde der Bahnhof selbstverständlich an der bestehenden Strecke und im nördlichen Bereich der Trebbiner Straße entstehen.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der geplante S1/S2/S25-Bahnhof in der öffentlichen Trebbiner Straße und damit außerhalb des Plangebiets entstehen soll.
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Eine Betroffenheit des Straßenraums im nördlichen Bereich des Bebauungsplangebietes durch Zu- und Abgänge zum S-Bahnhof kann dabei nicht ausge-	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die Zu- und Abgänge zum S1/S2/S25-Bhf. werden wahrscheinlich auch im öffentlichen Straßenraum der Trebbiner Straße liegen. Es erscheint sinnvoll, dass

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		geschlossen werden. Ob über den Straßenraum hinaus ein Bedarf an Flächen, insbesondere für Zu- und Abgänge, erforderlich ist, kann erst in Zusammenhang mit den weiteren Bebauungsplanverfahren zu diesen Flächen geprüft werden.	die südlichen Zu- und Abgänge soweit wie möglich an das Plangebiet der 'Urbanen Mitte' mit dem U-Bahnhof und geplanten S21-Bahnhof Gleisdreieck heranrücken. Diese Zu- und Abgänge können auf dem landeseigenen Grundstück (Flurstücke 3503/3505) untergebracht werden, das hier direkt an das Plangebiet angrenzt. Die Flächen gehören zum Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB) und umfassen u.a. auch die Liegenschaft des Deutschen Technikmuseums. Der Senatsverwaltung wird empfohlen, sich diesbezüglich mit der BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH abzustimmen und dort die Flächen vorzuhalten. In der Begründung wird die Planung des S1/S2/S25-Bahnhofs ergänzt. Es ist unklar, welche „weiteren Bebauungspläne“ gemeint sind.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Der <u>sichtbaren</u> Darstellung des Halts in der Abbildung des FNP sowie der verbalen Ergänzung in der Begründung zum Bebauungsplan wird zugestimmt.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Der Flächennutzungsplan FNP Berlin als vorbereitender Bauleitplan von Berlin wird nachrichtlich dargestellt und dabei nicht geändert. Darüber hinaus ist für die Beurteilung der Entwickelbarkeit der Festsetzungen aus dem FNP Berlin die Darstellung des geplanten Bahnhofs, der außerhalb des Plangebiets liegt, nicht relevant. Die Planung des S1/S2/S25-Bahnhofs wird in der Begründung im Kapitel A I. 2.5 „Verkehrerschließung“ ergänzt.
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Im Rahmen der weiteren Bebauungspläne muss ohnehin eine Anbindung des Gebietes an den S- und U-Bf. Gleisdreieck vorgesehen werden (siehe auch die weiteren Ausführungen unten). Jene Zuwegung muss so ausgestaltet werden, dass damit auch der Umsteigeverkehr zwischen dem S-Bf. im Bereich der Trebbi-	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Es ist weiter unklar, welche „weiteren Bebauungspläne“ gemeint sind. Zwischen dem geplanten S1/S2/S25-Bhf. in der öffentlichen Trebbiner Straße sowie dem U-Bahnhof und dem geplanten S21-Bahnhof sind folgende

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	ner Straße und dem S- und U-Bf. Gleisdreieck abgewickelt werden kann.	Wegeverbindungen möglich: - über die nördliche Verbindung Trebbiner Straße - Tempelhofer Ufer - Luckenwalder Straße oder - durch das Plangebiet der 'Urbanen Mitte', d.h. über - die öffentliche Wegeverbindung in der privaten Trebbiner Straße (Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit) und im Anschluss - den Radfernweg (Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit) oder die Hofpromenade (Gehrecht für die Allgemeinheit) zum U- und S21-Bahnhof Zu den Wegeverbindungen im Plangebiet: - Die südliche Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße soll eine 6,0m breite Fahrbahn und einseitig einen 2,5m breiten Gehweg erhalten. Hierüber können die Umsteigeströme abgewickelt werden. - In der Planzeichnung zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) sind die Flächen, die mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit belastet werden sollen, bereits Planinhalt.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Gegenständlich sind hier die weiteren Bebauungspläne zum Gebiet der Urbanen Mitte, deren Erschließung im ÖPNV – wie auch im hier vorliegenden Bebauungsplan – nicht gewährleistet werden kann, wenn keine Anbindung an das Gleisdreieck vorhanden ist. Zudem würden stark umwegige Umsteigebeziehungen über die private Trebbiner Straße oder die Luckenwalder Straße den Umsteigeweg mehr als verdoppeln. Sie werden daher von der ÖV-Netzplanung abgelehnt, da bei solchen Längen keine ausreichende Netzverknüpfung der beiden Verkehrsträger mehr	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Es ist nach wie vor unklar, welche „weiteren Bebauungspläne“ gemeint sind. Genauso unklar bleibt, welche Umsteigestrecke von der zuständigen Senatsverwaltung konzeptionell angestrebt wird, d.h. was das Planungsziel ist. Im Bebauungsplan können nur die Wege gesichert werden, die im Plangebiet liegen, d.h. die öffentliche Wegeverbindung über die private Trebbiner Straße. Eine direkte Verbindung zwischen dem U-Bahnhof Gleisdreieck und geplantem S1/S2/S25-Bahnhof wür-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gewährleistet ist.	de über das Gelände der STATION laufen und ist von daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Lediglich die Öffnung des U-Bahnviadukts nach Süd-osten, die in Kombination mit einer direkten Durchwegung sinnvoll wäre, könnte zum gegebenen Zeitpunkt mit der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) als Eigentümer des U-Bahnviadukts abgestimmt werden. Von der Entwicklungsgesellschaft wurde schon Bereitschaft zur Kooperation signalisiert. Das U-Bahnviadukt liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Nord) und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd).
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Die Einfügung des S-Bahnhofes hat den Status einer Flächenfreihaltung. Eine zeitliche Einordnung ist derzeit aufgrund vordringlicherer Projekte nicht möglich. Aus Sicht der ÖV-Netzplanung ist ein Umstiegspunkt zwischen der S-Bahn-Bestandsstrecke und der U-Bahn-Strecke Warschauer Straße - Wittenbergplatz an dieser Stelle weiterhin planerisch vorgesehen und freizuhalten.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die langfristige Planung eines zusätzlichen S-Bahnhofs in der Strecke S1/S2/S25 wird zur Kenntnis genommen. Der S-Bahnhof ist in der öffentlichen Trebbiner Straße vorgesehen. Die Flächenfreihaltung betrifft von daher nicht das Plangebiet. Die erforderlichen Verbindungswege zwischen den Bahnhöfen sind soweit möglich berücksichtigt (s.o.).
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Zustimmung, zu Umsteigewegen s.o.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 -
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Für die bestehende S-Bahn-Strecke wurden nur vermutete und keine definitiven Außenkanten des Tunnelbauwerkes eingezeichnet. Es ist sicherzustellen, dass ohne Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens keine Lasten in den Tunnelbereich eingetragen werden. Dazu sind Abstimmungen mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zwingend erforderlich. Eine abschließende Bewertung kann nur dort bzw. durch die zuständigen Fachbehörden erfolgen.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die Lage der Außenkanten des S-Bahntunnels im Bereich der geplanten Bebauung wurde durch Schürfvermessungen genau ermittelt. Die Unterlagen dazu wurden der zuständigen Senatsverwaltung am 23.01.2019 nachgereicht. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) in Kombination mit Regelungen in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Entwicklungsgesellschaft und der Deutschen Bahn wird gesichert, dass die von der Deut-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Dabei ist auch die Einfügung des beschriebenen zusätzlichen S-Bahnhofes zu berücksichtigen. Dies bezieht sich ebenfalls auf die genauen Ausmaße der angrenzenden Bahnflächen und ggf. erforderlichen Geh- und Fahrrechte des Eisenbahninfrastrukturbetreibers im Plangebiet.	schen Bahn geforderten horizontalen und vertikalen Abstände vom S-Bahntunnel eingehalten und von Gebäuden freigehalten werden. Die Schnittstellen des Projekts 'Urbane Mitte' mit Bestandsanlagen oder geplanten Anlagen der Deutschen Bahn werden laufend mit der Deutschen Bahn abgestimmt. Entsprechend werden diese Belange berücksichtigt und Nachweise erbracht, wie die Anforderungen gesichert werden. Die Deutsche Bahn wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung ebenfalls zur Stellungnahme aufgefordert.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Zu den übermittelten Schürfvermessungen wird seitens der ÖNPV-Infrastrukturplanung keine fachliche Stellungnahme abgegeben. Wie bereits in der urspr. Stellungnahme übermittelt, sind konkrete Abstimmungen mit der DB AG vorzunehmen.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Wie bereits ausgeführt, werden die Schnittstellen des Projekts 'Urbane Mitte' mit Bestandsanlagen oder geplanten Bahnanlagen ständig mit der Deutschen Bahn abgestimmt.
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Zu beachten ist auch eine bauzeitliche Zugänglichkeit für das o.g. Vorhaben S 21.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die geplante S21-Bahntrasse liegt zwar im Projektgebiet der 'Urbanen Mitte', aber nicht im Bebauungsplangebiet VI-140cab (Süd). Die bauzeitliche Zugänglichkeit ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd).
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S 21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen ist mit der DB AG abzustimmen. Vor Abschluss dieser Abstimmung kann diesbzgl. keine Zustimmung zum Bebauungsplan seitens SenUVK, IV C gegeben werden.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 <u>Zur S-Bahntrasse S21, 3. Bauabschnitt:</u> Die Neubaustrecke der S21, 3. Bauabschnitt liegt außerhalb des Plangebiets. Auch für die Baulogistik der S21 soll nicht die geplante private Trebbiner Straße, sondern der Anschluss Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße im Norden der 'Urbanen Mitte'

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Abstimmungen zu den bestehenden Eisenbahninfrastrukturanlagen sind mit der DB AG vorzunehmen.	(und damit außerhalb des Plangebiets) genutzt werden. SenUVK IVC teilt mit, dass eine bauzeitliche Zugänglichkeit sowohl zu den Flächen für den Bau der S 21 als auch zu den in Betrieb befindlichen Eisenbahnflächen mit der DB AG abzustimmen sei. Vor Abschluss dieser Abstimmung könne keine Zustimmung zum Bebauungsplan gegeben werden. Diese Begründung kann nicht anerkannt werden, da die S-Bahnlinie S21, 3. Bauabschnitt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Urbane Mitte Süd) und die Verweigerung der Zustimmung von daher gegenstandslos ist. <u>Zur Erschließung der übrigen Bahnflächen:</u> Die Deutsche Bahn wurde ebenso wie die zuständige Senatsverwaltung im Rahmen der Behördenbeteiligung beteiligt und vertritt ihre Interessen, die bereits im Bestand sowohl öffentlich-rechtlich als auch privatrechtlich gesichert sind, in erster Linie selbst. Parallel zur Durchführung des Bebauungsplanverfahrens stimmt die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) im Rahmen der Projektentwicklung die „Schnittstellen“ mit der Deutschen Bahn AG ab.
		Wie auch vorhergehenden Stellungnahmen des Landes zum Bebauungsplan VI-140ca zu entnehmen ist, dürfen für das Vorhaben der Neubaustrecke S 21, 3. BA keine zusätzlichen Kosten und Lasten aufgrund des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ entstehen.	Die geplante Trasse der S 21, 3. Bauabschnitt liegt nicht im Plangebiet.
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Aus der beigegebenen verkehrlichen Untersuchung geht nicht hervor, wie eine Erschließung des Plangebietes mit dem ÖPNV erfolgen soll. Aus Abb. 3-4 auf S. 12 dieses Gutachtens wird ersichtlich, dass der südliche und damit überwiegende und bebaute Teil des Gebietes derzeit auch beim zu Grunde legen des	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die verkehrliche Untersuchung sowie die Begründung werden um Angaben zum Erschließungsstandard (Ziel- und Toleranzwert) in Bezug zu den einzelnen bestehenden und geplanten Haltestellen sowie zur Bewertung des Erschließungsstandards ergänzt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	im Nahverkehrsplan des Landes festgelegten Toleranzwertes von 400 Metern Luftlinienentfernung zu den Zugangsstellen des ÖPNV nicht erschlossen ist. Zwar werden auf S. 62 zusätzliche Zugänge zu dem U-Bf. Gleisdreieck erwähnt, eine Bewertung der Erschließungswirkung für das Plangebiet erfolgt allerdings nicht. In der Begründung unter „Verkehrerschließung“ werden nur die am Plangebiet vorbeifahrenden Strecken und Linien erwähnt. Dadurch findet jedoch keine verkehrliche Erschließung statt. Aufgezeigt werden müssen auch dort die konkreten Entfernungen zu den Zugangsstellen. Insgesamt muss eine Bewertung der ÖPNV-Erschließung erfolgen und aufgezeigt werden wie die nicht erschlossenen, zu bebauenden Teile des Plangebietes an den ÖPNV angebunden werden könnten.	Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südende des Bahnhofs angestrebt. Wie ebenfalls im Nahverkehrsplan dargelegt, werden die Standards und Anforderungen an das Angebot im ÖPNV vor allem im Rahmen der Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den im Berliner ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen in seiner Funktion als Aufgabenträger abschließt, erfüllt. Die Zuständigkeit liegt also bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (als Besteller) sowie der BVG und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die Erschließung des Plangebietes entzieht sich an dieser Stelle dem Einflussbereich des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Die aus dem Vorhaben resultierende Erschließung obliegt nicht allein dem Bezirk bzw. SenUVK. So ist bspw. der zusätzliche U-Bahnhofszugang ein Element zur Gewährleistung der Erschließung und aufgrund des Bebauungsplanvorhabens erforderlich. Abstimmungen zwischen den zuständigen Behörden und der BVG mit dem Investor zur Erschließung und zum weiteren Vorgehen sind entsprechend anzuschieben.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Änderungen an dem U-Bahnhof Gleisdreieck, die den U-Bahnbetrieb betreffen, müssen vom Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz) bei der BVG bestellt werden. Die Zuständigkeit liegt weder beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg noch bei der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME). Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden mit der BVG, dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde sowie der technischen Aufsichtsbehörde bereits erste positive Abstimmungen geführt. Auf einem Abstimmungstermin mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenUVK den neuen Bahnhofszugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Aufsichtsbehörde.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Nachrichtlich wird erwähnt, dass in räumlicher Nähe des B-Plangebietes der Freihaltekorridor für den 3. Bauabschnitt (Hauptbahnhof - Potsdamer Platz - Yorckstraße) der geplanten S21 liegt, auf die notwendige Sicherung der späteren Baubarkeit der S-Bahn-Strecke wird hingewiesen. Weiterhin in räumlicher Nähe befinden sich die S21 sowie die U-Bahntrassen der U1/U3 (Wittenbergplatz - Warschauer Str.) und U2 (Wittenbergplatz - Potsdamer Platz) mit den dazugehörigen U-Bahnhöfen Gleisdreieck.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die U-Bahnlinien und die geplante S-Bahnlinie S21 mit den Bahnhöfen Gleisdreieck liegen zwar im Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘, aber nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) und sind damit kein Gegenstand des Bebauungsplans.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 S.o. <i>An dem in der vorherigen Zeile dargelegten Inhalt aus der Stellungnahme vom 31.01.2019 wird auch in der überarbeiteten Stellungnahme vom 29.05.2019 festgehalten.</i>	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Die dazugehörige Abwägung hat weiterhin Bestand.
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Auf Seite 13 der Begründung des Bebauungsplanentwurfes wäre im Hinblick auf die ÖPNV-Anbindung des Plangebiets auch der S- und U-Bahnhof Yorckstraße zu erwähnen, dessen Zugänge in ähnlich weiter Entfernung vom Plangebiet wie der Zugang des U-Bahnhofs Gleisdreieck (im Status quo) liegen.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Der S- und U-Bahnhof Yorckstraße wird im Fachgutachten und in der Begründung ergänzt.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Zustimmung	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 -
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Auf Seite 86 der Begründung des Bebauungsplanentwurfes heißt es: „Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist bereits sehr gut und wird mit der Realisierung der S 21 noch verbessert. In direkter Nachbarschaft, im nördlich anschließenden	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“, liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die Linien U1/U3 und U2 kreuzen sowie eine Freihaltetrasse für die geplante S-Bahn S 21, deren Realisierung zurzeit über eine Vorplanung vorbereitet wird. Die S-Bahn S 21 soll hier einen Bahnhof erhalten, der auch das Umsteigen zur U-Bahn ermöglicht und damit U1, U2, U3 und S 21 miteinander vernetzt.“	
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Es wird darauf hingewiesen, dass derzeit am Bahnhof Gleisdreieck nur ein nördlicher Bahnhofszugang besteht. Das Gebiet der Bebauungsplans VI-140cab umfasst jedoch einen Bereich südlich des Bahnhofs Gleisdreieck. Das bedeutet, im Status quo müssten ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzer aus dem Plangebiet über den Park am Gleisdreieck erst parallel am Bahnhof vorbeilaufen, um dann über den Nordzugang in den Bahnhof gelangen zu können. Hierbei entstehen Fußwege von über 500 m. Bei unveränderter Zugangssituation würde der Zielwert der ÖPNV-Erschließungsstandards (Luftlinienentfernung zur nächstgelegenen Haltestelle) gemäß des Berliner Nahverkehrsplans teilweise nicht eingehalten werden. In der Stellungnahme der Abt. IV zum Bebauungsplan VI-140ca im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange an der Bauleitplanung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB vom 08.01.2018 wurde daraufhin gewiesen, dass „bei den Anlagen der U- (U1/U2) und S-Bahnhöfe („S21“) auf sorgfältig geplante, attraktive und barrierefreie Zugänge zu achten ist. Beim U-Bahnhof ist ein zusätzlicher Zugang zur (West-) Parkseite zu berücksichtigen.“ Diese Stellungnahme hat auch für den hier vorliegenden Bebauungsplanentwurf Bestand. Der zusätzliche Zugang wäre schon erforderlich, bevor der dritte Bauabschnitt der S21 fertiggestellt wird.	Im Gesamtkonzept für die 'Urbane Mitte' sind sowohl bestehende als auch geplante Zugänge zum U- und S-Bahnhof S21Gleisdreieck enthalten. Bestandteil ist auch die Ergänzung eines südlichen U-Bahnzugangs von der Parkseite mit einer entsprechenden Wegeverbindung. Die Zuständigkeit für die Umsetzung liegt beim Land Berlin/ bei der Senatsverwaltung als Besteller sowie der BVG und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Die Erschließung des Plangebietes entzieht sich an dieser Stelle dem Einflussbereich des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber. Auf einem Abstimmungstermin mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) wurde vereinbart, dass das Land Berlin/ SenUVK den neuen Bahnhofszugang bei der BVG bestellt, die BVG übernimmt dann die Planung und Umsetzung in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 S.o. <i>An dem in der vorherigen Zeile dargelegten Inhalt aus der Stellungnahme vom 31.01.2019 wird auch in der überarbeiteten Stellungnahme vom 29.05.2019 festgehalten.</i>	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Die dazugehörige Abwägung hat weiterhin Bestand.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 Für einen möglichst hohen ÖPNV-Anteil beim Quell- und Zielverkehr des Plangebiets sind zudem möglichst direkte (Vermeidung von Umwegen), attraktive, sichere und barrierefreie Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr von/nach Norden und Süden zu den nahe gelegenen Bahnhöfen Gleisdreieck und Yorckstraße sicherzustellen. Insbesondere bei Dunkelheit kann die erforderliche Querung von Parkanlagen von/nach Norden und Süden eine große Barriere/Hürde für bestimmte Nutzergruppen darstellen, die die Erreichbarkeit der nahegelegenen Bahnhöfe (und auch die Vernetzung mit den umliegenden Quartieren) erschwert bzw. behindert. Es ist daher bei der Umgestaltung/Aufwertung der direkten Wegeverbindungen aus dem Plangebiet zu den umliegenden Bahnhöfen auf eine Gestaltung und Beleuchtung mit dem Ziel einer Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens zu achten (Vermeidung von „Angsträumen“). Die vorgenannten Anforderungen an die Wegeverbindungen von/nach Norden und Süden sind unabhängig von möglichen Verzögerungen im Bebauungsplanverfahren VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ sicherzustellen.	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die allgemeinen Hinweise zur Gestaltung und Beleuchtung von Wegen werden zur Kenntnis genommen, sind jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Für die 'Urbane Mitte' insgesamt wurde ein Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer entwickelt, das die Anbindung der ÖPNV-Zugangs- bzw. Abgangsstellen berücksichtigt. Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) liegen zwar keine Bahnhöfe, aber die Erreichbarkeit insbesondere des bestehenden U-Bahnhofs Gleisdreieck ist für die ÖPNV-Erschließung relevant. Entsprechende Gehrechte für die Allgemeinheit sind bereits Bestandteil der Planung. Die zuständige Senatsverwaltung nimmt in der Stellungnahme allerdings keinen Bezug auf die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab (Süd). Von daher ist kein Anpassungs- oder Änderungserfordernis erkennbar.
		Der dem Bebauungsplanverfahren nachgereichten Unterlagen „Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd - S-Bahntunnel, Ergebnis Schürfgrubenaufmaße und Nachweis der geforderten Abstände“ vom 23.01.2019 war auf S. 3 zu entnehmen, dass die Deutsche Bahn am 21.02.2018 folgende Hinweise zur	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Planung gegeben hat: „Die Bebauung ist so auszuführen, dass die Instandhaltung der Anlagen der Deutschen Bahn Netz AG (erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen einschließlich eines erforderlichen Ersatzneubaus der Eisenbahnanlage) nicht beeinträchtigt wird. Dazu ist ein horizontaler Abstand von mindestens 1,0 m und ein vertikaler Abstand von mindestens 1,9 m einzuhalten. Zur Eisenbahnanlage gehört auch im Baugrund verbliebener Verbau. Die Abstände gelten für sämtliche im betreffenden Bereich befindlichen Eisenbahnanlagen.“	
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	Wie aus der Unterlage hervorgeht, haben Schürfbenaufmaße die Lage des S-Bahntunnels spezifizieren können und ein erster Nachweis für die Einhaltung des Abstands zum Tunnelbauwerk konnte dargelegt werden. Die Forderungen von der DB Netz AG müssen zwingend für alle im Bereich befindlichen Eisenbahnanlagen eingehalten werden und weitere Abstimmungen sind mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzunehmen, da der Betrieb der S-Bahn durch das Vorhaben nicht beeinflusst bzw. gefährdet werden darf.	Im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) liegen - bis auf den S-Bahntunnel - keine weiteren Eisenbahnanlagen. Die Schnittstellen des Projekts 'Urbane Mitte' mit Bestandsanlagen oder geplanten Anlagen der Deutschen Bahn werden laufend mit der Deutschen Bahn abgestimmt. Entsprechend werden die Belange berücksichtigt und Nachweise zur Sicherung dieser Anforderungen erbracht. Die Deutsche Bahn wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung ebenfalls zur Stellungnahme aufgefordert.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 S.o. <i>An dem in der vorherigen Zeile dargelegten Inhalt aus der Stellungnahme vom 31.01.2019 wird auch in der überarbeiteten Stellungnahme vom 29.05.2019 festgehalten.</i>	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 Die dazugehörige Abwägung hat weiterhin Bestand.
		Stellungnahme 1 vom 31.01.2019 In der Stellungnahme von SenUVK IV B im Rahmen der Trägerbeteiligung zum B-Plan VI-140ca (Schreiben SenUVK; IV B 22 vom 08.01.2018) wurde darauf hingewiesen, dass die Herstellung ausreichend dimensionierter und attraktiver Rad- und Fußverkehrs-	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 1 Die allgemeinen Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Für die 'Urbane Mitte' insgesamt wurde ein Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer entwickelt, das die Anbindung der ÖPNV-Zugangs- bzw. Abgangsstellen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV B / IV C (Verkehr) SenUVK IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) SenUVK IV C (ÖPNV)	anlagen, die einen direkten Weg zwischen Ziel und Quelle (insbesondere zu und von den ÖPNV-Zugangs- bzw. Abgangstellen) gewährleisten, zu berücksichtigen ist. Dafür sind entsprechende Flächen im B-Plangebiet mit einem öffentlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrecht sicherzustellen. Eine gemeinsame Nutzung von Verkehrsflächen für den Fuß- und Radverkehrs (Hofpromenade) wird aufgrund der hohen Verkehrsströme bedingt durch den Erschließungsverkehr vom und zum ÖPNV für kritisch erachtet. Die Trennung des regionalen Radverkehrs vom Fußverkehr wird für erforderlich gehalten.	berücksichtigt. Entsprechende Gehrechte für die Allgemeinheit sind bereits Bestandteil der Planung (s.o.). Die Hofpromenade liegt nicht im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Die Hinweise zu vermeintlichen Konflikten sind daher kein Gegenstand dieser Abwägung.
		Stellungnahme 2 vom 29.05.2019 Zustimmung	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung 2 -
			Fazit: Abstimmung ▪ Anschub der Bestellung und Planung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs durch die zuständige Senatsverwaltung bei der BVG Fachgutachten ▪ Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung zum Thema ÖPNV-Erschließung (geplanter S1/S2/S25-Bhf., S-/U-Bahnhof Yorckstraße, Erschließungsstandard) Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Ergänzung der Begründung zum Thema ÖPNV-Erschließung (geplanter S1/S2/S25-Bhf., S-/U-Bahnhof Yorckstraße, Erschließungsstandard)
11a	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB	Weiterhin werden aus verkehrsorganisatorischer Sicht durch die Verkehrslenkung Berlin folgende Hinweise	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	(Verkehrslenkung Berlin) ■ Stellungnahme 1 Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	gegeben. Das Bauvorhaben „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg liegt unmittelbar am U-Bahnhof Gleisdreieck zwischen dem Deutschen Technikmuseum und dem Park am Gleisdreieck. Es liegen zwei Bebauungspläne für das Areal vor – VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Aufgrund der angrenzenden Lage ist der Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des umliegenden Verkehrsnetzes als Ganzes zu beurteilen.	
		Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung umfasst die folgenden Knotenpunkte: ■ KP1: Hallesches Ufer / Schöneberger Straße (LSA 07097) ■ KP2: Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer / Schöneberger Straße (LSA 07096) ■ KP3: Tempelhofer Ufer / Luckenwalder Straße (nichtsignalisierte Einmündung) ■ KP4: Tempelhofer Ufer / Trebbiner Straße (nichtsignalisierte Einmündung) ■ KP5: Möckernbrücke – Tempelhofer Ufer / Möckernstraße (LSA 07098) ■ KP6: Möckernbrücke – Hallesches Ufer/ Möckernstraße (LSA 07099) Die Knotenpunkte entlang des Schöneberger Ufers bzw. Tempelhofer Ufers sowie des Halleschen Ufers sind Teil eines koordinierten Streckenzuges, sodass die jeweiligen Hauptverkehrsrichtungen durch besonders lange Freigabezeiten bevorrechtigt werden. Das vorgelegte Verkehrsgutachten auf HBS-Basis hat folgende Ergebnisse: Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung kommt zu dem	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Ergebnis, dass in den übergeordneten Verkehrsströmen auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand mit den vorhandenen Verkehrsanlagen beibehalten werden kann. Die Leistungsfähigkeit der untergeordneten Verkehrsströme bleibt gleich, da Kapazitätsreserven ausgenutzt werden. Lediglich die Qualitätsstufe des zweiten KP verschlechtert sich in der nördlichen Zufahrt.	
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin) Stellungnahme 1	In folgenden Punkten ist die Machbarkeitsstudie zu überarbeiten und den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort anzupassen: Für die KP 1 und 2 liegt aktuell eine Aufgabenstellung zur Modernisierung vor. Die Anpassung der Signalzeitenpläne wird minimal sein, sodass die aktuell vorliegende HBS-Berechnung weiterhin ihre Gültigkeit behält. Allerdings weicht die Belastung q der HBS-Berechnung am KP 2 um 50 Fahrzeuge von den Angaben in Abbildung 3-36 und 5-13 in der nördlichen Zufahrt am Nachmittag sowohl im Bestand als auch im Planfall ab.	Der Hinweis wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst: Korrigieren der Verkehrsbelastungen eines Verkehrsstroms in den Abbildungen 3-36 und 5-13 (KP2)
		In dem Verkehrsgutachten sind die Anlagen 77-80 und 90-93 identisch, sodass für die nichtsignalisierten KP 3 und 4 lediglich die Berechnung des Planfalls vorliegt. Die in den Anlagen 81 und 94 zusammengefassten Qualitätsstufen stimmen wiederum nicht mit der zuvor benannten Berechnung überein und sind ebenfalls in den Abbildungen 6-6 und 6-8 sowie in den Tabellen 6-3 und 6-4 entsprechend falsch dargestellt.	Der Hinweis wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst: - Aktualisieren/ Korrigieren der Dokumenten- bzw. Anlagenverknüpfung (Anlagen 77-80 und 90-93) - Entfernen der Anlagen 81 und 94, da sie das Ergebnis des Standardverfahrens der HBS-Bewertung (Bewertung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs) darstellen, das bei der vorliegenden Knotenpunktform jedoch nicht vollständig anwendbar ist. Diese Darstellungen dienen lediglich dazu, die Ansätze und Ergebnisse der Verfahren vergleichen zu können und den bewusst gewählten Ansatz für ein alternatives bzw. angepasstes Verfahren nachvollziehen zu können. Um Fehlinterpretationen zu

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			vermeiden, werden die Anlagen entfernt.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin) Stellungnahme 1	Die beiden KP 5 und 6 an der Möckernbrücke befinden sich derzeit im Umbau. Für die HBS-Berechnung wird die bisherige VTU mit Stand vom 22.05.2007 herangezogen. Um eine Stellungnahme zum zukünftigen Verkehrsaufkommen treffen zu können, wird die Berechnung auf Basis der nach Abschluss des Umbaus gültigen VTU mit Stand vom 05.03.2014 (KP 5) bzw. 04.03.2014 (KP 6) erbeten.	Der Hinweis wird berücksichtigt. Der Leistungs-fähigkeitsuntersuchung werden die nun aktuell vorliegenden technischen Unterlagen zugrunde gelegt. ▪ Anlegen neuer Knotenpunktvarianten für den Planfall gemäß der aktualisierten Lagepläne (hier: Rotpläne) mit Stand vom 28.03.2014 (KP 5 und KP 6) ▪ Versorgen der aktualisierten verkehrstechnischen Unterlagen mit Stand vom 05.03.2014 (KP 5) und 04.03.2014 (KP 6) ▪ Bewerten der Leistungsfähigkeiten für den Planfall; Ableiten von Hinweisen im Fall von Defiziten ▪ Aktualisieren der entsprechenden Anlagen, Abbildungen, Tabellen, Textabschnitte Die (Kern-)Aussagen der Untersuchung bleiben davon unberührt und weiterhin gültig.
		Des Weiteren wird an den beiden KP der Möckernbrücke für die HBS-Berechnung der untergeordneten Verkehrsströme eine falsche Fahrstreifenaufteilung zugrunde gelegt. Am KP 5 besteht für beide Zufahrten der Nebenrichtung die Möglichkeit, dass sich zwei Fahrzeuge nebeneinander aufstellen können. Hier sind demnach für die HBS-Berechnung zwei Fahrstreifen anzusetzen, wodurch sich eine bessere Qualität des Verkehrsablaufes ergeben wird. Analog dazu verhält es sich am KP 6 für die südliche Zufahrt.	Gemäß der Regeln der Technik ist die Fahrbahnbreite in den untergeordneten Zufahrten für das parallele Aufstellen zweier Pkw je Richtung nicht ausreichend; Verkehrsbeobachtungen zeigen aber, dass eine zweistufige Aufstellung – trotz kompakter Knotenpunktgeometrie – üblich ist. Der Hinweis wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten inhaltlich ergänzt: ▪ Der Leistungs-fähigkeitsuntersuchung wird der Vorschlag zur Knotenpunktgeometrie zugrunde gelegt. ▪ Anpassen der Fahrstreifenaufteilungen für die KP-Varianten des Bestands (bei KP 5 in beiden untergeordneten Zufahrten, bei KP 6 in der südlichen untergeordneten Zufahrt) ▪ Aktualisieren der Leistungs-fähigkeitsuntersuchung für den Bestand auf Grundlage der verkehrstechnischen Unterlagen mit Stand vom 22.05.2007

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			▪ Aktualisieren der entsprechenden Anlagen, Abbildungen, Tabellen, Textabschnitte Die (Kern-)Aussagen der Untersuchung bleiben davon unberührt und weiterhin gültig.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin) Stellungnahme 1	Es ist nicht nachvollziehbar, ob die Kapazität der einzelnen Fahrstreifen korrekt ermittelt ist, da die Anpassungsfaktoren zur Berechnung des mittleren Zeitbedarfs nicht dargelegt werden. Die HBS-Berechnung (Bestand) weist für den zweiten KP in der Überschrift „Kfz+Rad“ aus.	Der Hinweis wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst: ▪ Entfernen der Überschrift „Kfz+Rad“ und Aktualisieren der Anlagen ▪ Darlegung der Anpassungsanforderungen
		Genauere Angaben zu den Strombelastungsplänen sind wünschenswert, da hier nicht ersichtlich wird, dass Radfahrer im Verkehrsaufkommen enthalten sind.	Der Hinweis wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst: ▪ Hinzufügen der Überschrift „Kfz+Rad“ und Aktualisieren der Anlagen
		Die angepassten Signalzeitenpläne enthalten eine nicht mehr den Richtlinien entsprechende Rot-Gelb-Zeit von 2 s.	Der Hinweis wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten inhaltlich ergänzt: ▪ Der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird der Vorschlag zugrunde gelegt. ▪ Anpassen der Rot-Grün-Zeiten in den angepassten Signalzeitenplänen und Überprüfen der Anpassungen ▪ Überprüfung der Signalzeitenpläne hinsichtlich der Koordinierung ▪ Aktualisieren der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen ▪ Aktualisieren der entsprechenden Anlagen, Abbildungen, Tabellen, Textabschnitte Die (Kern-)Aussagen der Untersuchung bleiben davon unberührt und weiterhin gültig.
		Im SZP 3 für KP 6 fehlt der Vorlauf der Fußgänger in der Nebenrichtung.	Der Hinweis zum Vorlauf der Fußgänger am Knotenpunkt 6 wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			ten inhaltlich ergänzt: ▪ In der Leistungsfähigkeitsuntersuchung wird die Anforderung berücksichtigt. ▪ Anpassen des Signalzeitplans 3 für Knotenpunkt 6 Die (Kern-)Aussagen der Untersuchung bleiben davon unberührt und weiterhin gültig.
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin) Stellungnahme 1	Die im Signalprogramm 4 von KP 6 abgebildeten QSV weichen von den Angaben in der zugehörigen HBS-Berechnung ab. Die Ansicht der angepassten Signalprogramme ist hinsichtlich ihrer aufgeführten Spalten nicht einheitlich. Bei der Anpassung der Signalzeitenpläne ist auf einen ausgeglichenen Auslastungsgrad der verschiedenen Verkehrsströme zu achten in Abhängigkeit zur Freigabezeit.	Der Hinweis zu den abweichenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in den Signalzeitenplänen und der HBS-Bewertung (Bewertung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs) des Knotenpunktes 6 wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst: ▪ Entfernen der Darstellung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) in den Signalzeitenplänen ▪ Aktualisieren der Anlagen
		Ebenfalls sind bei etwaigen Anpassungen der SZP die Koordinierungen der Nebenrichtung an beiden Brücken zu beachten.	Der Hinweis zu den Signalzeitenplänen wird berücksichtigt und das Verkehrsgutachten angepasst: ▪ Vereinheitlichen der Darstellungen und Aktualisieren der Anlagen
		Aufgrund der inhaltlichen Mängel sowie der Berechnung auf Grundlage einer veralteten VTU-Version lässt das vorliegende Gutachten keine abschließende Beurteilung aus Sicht der VLB zu. Es wird um eine Überarbeitung gebeten mit gründlicher Prüfung auf inhaltliche Einheitlichkeit.	Fazit: Fachgutachten ▪ Überarbeitung des Verkehrsgutachtens entsprechend des Abwägungsergebnisses Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Ergänzung entsprechend der Änderungen im Verkehrsgutachten
11b	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	Die Verkehrslenkung Berlin (VLB B 2-6) bestätigt, dass die Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme	Die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin bestätigt die Aussagen des überarbeiteten Verkehrsgutach-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin) Stellungnahme 2	vom 11.01.2019 eingearbeitet wurden. Die HBS-Bewertung wurde nochmals geprüft und das Verkehrsgutachten dahingehend bestätigt, dass die Steuerungen der Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen. Aktuell wird die Hauptrichtung an allen Knotenpunkten stark bevorzugt, um die Koordination entlang des Ufers zu gewährleisten. Hier gibt es Kapazitätsreserven, welche zugunsten des zukünftig höheren Verkehrsaufkommens für die Nebenrichtung genutzt werden können. Entgegen des Verkehrsgutachtens muss auch die Steuerung der vierten Lichtsignalanlage (LSA 07097) aufgrund des geringen Knotenpunktabstandes zur LSA 07096 (Schöneberger Brücke) angepasst werden, um eine Überstauung zu vermeiden. An den folgenden Lichtsignalanlagen ist die Steuerung zugunsten der Nebenrichtung anzupassen: - LSA 07096 Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Straße - LSA 07097 Hallesches Ufer / Schöneberger Straße - LSA 07098 Möckernbrücke – Tempelhofer Ufer/ Möckernstraße - LSA 07099 Möckernbrücke – Hallesches Ufer/ Möckernstraße Neben der Anpassung der Freigabezeitanteile ist auch die Koordination sowohl entlang des Ufers als auch in den Nebenrichtungen zu beachten.	tens und entspricht den darin aufgeführten Anforderungen an die Signalanlagen (Freigabezeitverteilung zugunsten der Nebenrichtung unter Berücksichtigung der Koordinierungsbedingungen). Die Ausführungen enthalten keine Forderungen zur inhaltlichen Überarbeitung oder Bedenken zu den Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsuntersuchung (insbesondere der HBS-Bewertung/ Bewertung der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs) und darauf aufbauenden Aussagen zur grundsätzlichen Machbarkeit des Vorhabens. Eine Anpassung des Verkehrsgutachtens ist daher nicht erforderlich. Die technische Anpassung der Signalanlagen und die dafür erforderliche Planung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.
		Die Finanzierung der Anpassung hat der Vorhabenträger zu übernehmen.	Die pauschale Aussage zur Kostenübernahme durch den Vorhabenträger ist für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) nicht zutreffend, da die erforderliche Anpassung der Lichtsignalanlagen nicht allein durch den Verkehr der 'Urbanen Mitte' verursacht wird. Das in der Verkehrsuntersuchung angesetzte Ver-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV VLB (Verkehrslenkung Berlin) Stellungnahme 2		kehrsmengengerüst bezieht sich auf einen (theoretischen) Zustand, der frühestens in 5 bis 10 Jahren eintreten kann. Aufgrund der zentralen Lage und Dichte des anliegenden Straßennetzes ist eine Vielzahl an Szenarien der räumlichen Verkehrsverteilung möglich. Des Weiteren gibt es mehrere Bauvorhaben im Umfeld der Knotenpunkte, die ebenso zusätzlichen Verkehr erzeugen können / werden. Eine Zuordnung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) als alleiniger „Verursacher“ ist daher nicht möglich (siehe dazu u.a. Kapitel 6.6., Seite 113 des Verkehrsgutachtens). Dieser Umstand wurde von der zuständigen Senatsverwaltung in den Abstimmungsgesprächen bestätigt. Vielmehr ist - nach Realisierung oder mit fortgeschrittener Realisierung des Projekts 'Urbane Mitte' und der Bauvorhaben im Umfeld - eine gesonderte, übergeordnete Verkehrsuntersuchung notwendig, die unter Berücksichtigung der allgemein üblichen Verkehrsentwicklung die exakte verkehrstechnische Anpassung des koordinierten Straßenzugs und der bestehenden Verkehrsanlagen prüft und festlegt. Die Koordinierung dieser übergeordneten Aufgabe sollte durch die zuständige Senatsverwaltung erfolgen. Fazit: Fachgutachten - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
12	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	<u>Luftrechtliche Stellungnahme (Hindernisrecht/ Anlagenschutz) zum Bebauungsplan VI-140cab:</u>	Die Stellungnahme aus der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca wurde ausgewertet und

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	SenUVK IV E (Luftrecht / Radar) Schreiben vom 07.01.2019 Eingegangen am 07.01.2019	Die Ausführungen zum B-Plan Nr. VI-140ca gelten auch für den B-Plan VI-140cab.	abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Im August 2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca geteilt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Es können nur Stellungnahmen berücksichtigt werden, die sich auf den Geltungsbereich und Stand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) beziehen. In der aktuellen Stellungnahme wird auf die Ausführungen zum Luftrecht im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) nicht eingegangen. Ausnahmsweise wird hier die eher allgemein gehaltene Stellungnahme vom 16.11.2017 erneut aufgenommen.
	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV E (Luftrecht / Radar) Schreiben vom 16.11.2017 zum B-Plan VI-140ca	<u>Luftrechtliche Stellungnahme (Hindernisrecht/ Anlagenschutz) zum Bebauungsplan VI-140ca:</u> Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches i.S.d. § 12 LuftVG. Hindernisrechtlich gilt daher § 14 Abs. 1 LuftVG, wonach Bauwerke (und allgemein Hindernisse i.S.d. §15 Abs.1 LuftVG) erst ab einer Höhe größer 100 m über Grund bei der Obersten Luftfahrtbehörde Berlin zustimmungspflichtig bzw. zu genehmigen wären. Daneben ist auch der Anlagenschutz i.S.d. §18a LuftVG zu prüfen. Danach sind bereits Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen (d.h. in jedem Falle die Mehrzahl der geplanten Hochhäuser, sog. „Türme“). Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen. Vorzulegen sind auch Bauhilfsmittel ab 40 m über	In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ist die Berücksichtigung des Hindernisrechts, des Anlagenschutzes und der Fassadendämpfung dargestellt. Fazit: Fachgutachten - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Grund (insbesondere Baukräne) und Gegenstände nach § 15 Abs.1 LuftVG.	
13	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK IV E (Technische Aufsichtsbehörde) Schreiben vom 04.01.2019 Eingegangen am 04.01.2019	Aus Sicht der Landeseisenbahnbehörde Berlin, der Technischen Aufsichtsbehörde Berlin und der Landesseilbahnbehörde Berlin bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab. <u>Hinweis:</u> Die in unmittelbarer Nachbarschaft und auch im Plangebiet liegenden Eisenbahnflächen gehören der DB Netz AG und unterliegen der Aufsicht des Eisenbahn-Bundesamtes. Hier ist ggf. eine Stellungnahme einzuholen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die zuständige Senatsverwaltung keine Bedenken gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) hat. Die Deutsche Bahn und das Eisenbahn-Bundesamt wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung ebenfalls zur Stellungnahme aufgefordert. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
14	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz SenUVK V (Tiefbau) Schreiben vom 22.01.2019 Eingegangen am 22.01.2019	Es wurden folgende Fachbereiche der Abteilung V Tiefbau beteiligt und um Stellungnahme gebeten: V F 1, V OI, V OS, V OW, V PS A, V PS E, V PW, V PI A, V PI E Von den Beteiligten gab es keine Einwendungen oder Hinweise.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die zuständige Senatsverwaltung keine Einwendungen oder Hinweise zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) hat.
	Schreiben vom 21.01.2019 Eingegangen am 21.01.2019	<u>Stellungnahme vom Bereich V OI</u> Die zuletzt von SenUVK, V OI zum B-Plan erhobenen Forderungen sind beide erledigt: ▪ Zur Höhe und Ausdehnung der Windkraftanlage - erledigt, da das Planungsziel zu Windkraftanlagen auf Dachflächen nicht mehr besteht, und ▪ zu den „nicht mehr als öffentlich“ zu bezeichnenden Geh- und Radwegen – auch erledigt, da die Bezeichnung dahingehend ergänzt wird, dass Flächen festgesetzt werden, die mit Geh- und Radfahrrechten für die Allgemeinheit zu belasten sind,	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die zuständige Senatsverwaltung keine weiteren Forderungen zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) hat. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es bestehen seitens SenUVK, V OI keine weiteren Forderungen.	
15	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betrieb SenWEB Schreiben vom 16.01.2019 Eingegangen am 16.01.2019	Gegen die Entwicklung einer kerngebietstypischen Nutzung im Rahmen des B-Planverfahrens VI-140cab bestehen aus wirtschaftspolitischer und handelsstruktureller Sicht keine Bedenken.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass aus der Sicht der zuständigen Senatsverwaltung gegen die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) keine Bedenken bestehen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
16	Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin LAGetSi Schreiben vom 30.01.2019 Eingegangen am 04.02.2019	Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen hat aus Sicht des LAGetSi keine Einwände oder konkrete Hinderungsgründe oder sonstige umweltrelevante Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi sind keine Immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin – LAGetSi gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) keine Einwände hat. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
17	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	<u>Bauaufsichtliche Stellungnahme Nr.: 2018/3334</u> Zu III.3.5. vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen sowie zu den textlichen Festsetzungen	
		▪ Abstandsflächen Turm 6 zur STATION und zum DTM (Orange dargestellte Abstandsflächen im Abstandsflächenplan 171-16 AB 02.01 sowie blau	Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würde ein Teil der Abstandsflächen von Turm 6 (OK 49 m ü. Gelände / 15 Geschosse) sowohl auf das Grund-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	dargestellte Fläche im Abstandsflächenplan 171-16 AB 01.03 g): Hier werden nachbarrechtliche Belange berührt. Eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht nur unter der Voraussetzung möglich, dass eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer zu dem geplanten Vorhaben vorliegt.	stück der STATION als auch auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums (DTM) fallen. Das Grundstück des DTM gehört zum Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB) und wird von der BIM Berliner Immobilienmanagement GmbH verwaltet. Abstandsflächen sind grundsätzlich auf dem eigenen Grundstück unterzubringen. Im bauordnungsrechtlichen Verfahren kann in Ausnahmefällen von dieser Regel gemäß § 6 Abs. 11 BauO Bln eine Abweichung erteilt werden. In ihrer Stellungnahme hält die Bauaufsicht als Grundlage für die Festsetzung der Zulässigkeit von Turm 6 eine Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer zu dem geplanten Vorhaben für erforderlich. Dazu hat mit der Bauaufsicht am 13.03.2019 ein Abstimmungstermin mit folgendem Ergebnis stattgefunden: ▪ Der Einschätzung liegt eine bauaufsichtliche Betrachtung unter Ausblendung des Bebauungsplans zugrunde, da dieser noch nicht festgesetzt sei. Die einzustellenden Belange der Nachbarn seien zu diesem Verfahrenszeitpunkt – im Gegensatz zu einem Baugenehmigungsverfahren – nicht bekannt, insbesondere die Pläne des Deutschen Technikmuseums und der STATION, sodass nicht abschließend beurteilt werden könne, ob die Erteilung einer Abweichung möglich sei. ▪ Die zwingende Forderung einer nachbarlichen Zustimmung wird relativiert. Für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: „Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht		durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Damit verbunden wäre dann eine Abstandsflächenverkürzung, so dass keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke (dem Grundstück der STATION oder des Deutschen Technikmuseums) fallen. ▪ Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (Baukörperfestsetzung) das Abstandsflächenrecht verdrängt. ▪ Die Bauaufsicht nimmt die als zwingend formulierte Forderung einer Zustimmung der jeweiligen Grundstückseigentümer unter Voraussetzung der Berücksichtigung der Nachbarbelange im Rahmen des durchzuführenden Abwägungsprozesses im Bebauungsplanverfahren zu dem geplanten Vorhaben zurück. <u>Voraussetzungen für die ausdrückliche Festsetzung mit Abstandsflächenverkürzung</u> Voraussetzung für die ausdrückliche Festsetzung, aus der eine Abstandsflächenverkürzung resultiert, ist eine umfassende Abwägung. Eine Zustimmung der Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung ist wünschenswert. ▪ Abwägung Im Bebauungsplanverfahren ist eine umfassende Abwägung insbesondere der Belange der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Be-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			lange der Nachbarn untereinander sowie der Rechtsgüter des Abstandsflächenrechts erforderlich. Diese Abwägung ist bereits Bestandteil des Bebauungsplans, soll aber noch vertieft ausgearbeitet werden. ▪ Zustimmung der Nachbarn als Bestandteil der Abwägung Als ein Nachweis zur Berücksichtigung nachbarschaftlicher Belange dient hier auch die vertraglich gesicherte Zustimmung des Nachbarn zur Abstandsflächenüberschreitung bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) ist sich der Bedeutung einer nachbarschaftlichen Zustimmung bewusst und hat beide Eigentümer der Nachbargrundstücke frühzeitig um Zustimmung zur Abstandsflächenüberschreitung gebeten. Die STATION hat ihre Zustimmung bereits 2018 im Rahmen einer Nachbarschaftsvereinbarung erteilt. Mit der Berliner Immobilienmanagement GmbH (BIM) wurde 2019 ebenfalls eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, die die Zustimmung zur Abstandsflächenüberschreitung enthält.
		▪ Turm 6 und 7 zur gewidmeten Grün- / Verkehrsfläche (Gelb dargestellte Abstandsflächen im Abstandsflächenplan 171-16 AB 02.01): Hinsichtlich der Abstandsflächenüberschreitungen auf öffentlichen Verkehrs- bzw. Grünflächen bestehen bauordnungsrechtlich keine Bedenken.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass bauordnungsrechtlich keine Bedenken bestehen.
		▪ Abweichung von den erforderlichen Abstandsflächentiefen innerhalb des Projekts (Abstandsflächenplan 171-16 AB 02.02): – Abstandsflächenüberschreitung mit „Eckprivi-	Es wird zur Kenntnis genommen, dass bauordnungsrechtlich unter Einhaltung der entsprechenden Voraussetzungen der BauO Bln keine Bedenken bestehen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	leg“ Gemäß § 6 Abs. 3 Nr. 1 gilt das Überdeckungsverbot nicht für Außenflächen, die in einem Winkel von mehr als 75 Grad zueinander stehen. Der erforderliche Mindestwinkel von 75 Grad ergibt sich zeichnerisch durch Verlängerung der jeweiligen Wandfluchten bis zu ihrem Schnittpunkt. Bei allen Abstandsflächenüberdeckungen, die die o.g. Voraussetzung erfüllen, bestehen bauordnungsrechtlich keine Bedenken.	
		– sogenannte „fiktive“ Abstandsflächen Der untere Bezug bei der Ermittlung von Abstandsflächen ist immer die natürliche vorhandene Geländeoberfläche (§ 6 Abs. 4 BauOBl) - die Bemessung nach der geplanten Höhe des Daches des Sockelgeschosses ist nicht zulässig. Eine Abweichung erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht aber unter der Voraussetzung möglich, dass keine Abstandsflächenüberschneidungen der Gebäude auf dem als Bezugspunkt gesetzten Dach des Sockelgeschosses stattfinden.	Im Abstandsflächenplan „Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes“ (Anlage 1.2 zur Begründung) wird in der Nebenzeichnung dargestellt, dass keine Abstandsflächenüberschneidungen der Gebäude auf dem als Bezugspunkt gesetzten Dach des Sockelgeschosses stattfinden. Damit werden die „fiktiven“ Abstandsflächen von der Bauaufsicht als zulässig beurteilt. Es besteht kein Änderungserfordernis.
		Zu III.3.7.1.1 Stellplätze (hier: Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ▪ Durch das Verbot oberirdischer Stellplätze im Bereich der B-Pläne „Urbane Mitte“ könnte es unter Umständen erforderlich werden, dass baurechtlich notwendige Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl, die aus anderen Bauvorhaben bzw. Gebäudeneubauten der „Urbanen Mitte“ resultieren, in der Tiefgarage Süd (die MK6	Es ist nicht vorgesehen, in der Tiefgarage Süd (TG Süd) den Stellplatznachweis für Nutzungen außerhalb des Plangebiets zu führen. Von daher ist zum jetzigen Planungsstand kein Erfordernis erkennbar, Stellplätze in der Tiefgarage Süd über eine Baulast zu sichern. Die Eintragung einer Baulast wäre auch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Ermittlung und der Nachweis notwendiger Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf der Grundlage der AV Stellplätze erfolgt erst im Bauantragsver-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		und MK7 unterbaut) nachgewiesen werden und ggfs. durch Baulasten gesichert werden müssen.	fahren.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	Es erscheint angebracht, im Rahmen einer textlichen Festlegung den Nachweis der für die jeweiligen Gebäude bauordnungsrechtlich erforderlichen Anzahl von Fahrradstellplätzen sowie Stellplätzen für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl auf dem Grundstück verbindlich festzulegen (Anzahl gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauOBl) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 11. Dezember 2007).	Im Masterplan für die 'Urbane Mitte', der Grundlage für den Bebauungsplan ist, wurde dargestellt, dass die auf Grundlage einer Prognose des Verkehrsplaners ermittelten erforderlichen Stellplätze, auch die Fahrradstellplätze sowie Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl, im Planentwurf nachgewiesen werden können. Der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ist ein sogenannter Angebotsbebauungsplan. Es werden Baugebiete sowie zulässige, ausnahmsweise zulässige und unzulässige Nutzungen festgesetzt. Es wird aber keine Nutzungsstruktur vorgegeben, die für die Ermittlung der erforderlichen Fahrradabstellplätze sowie Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl erforderlich ist. Die Zahl der Stellplätze wird nicht im Bebauungsplan festgesetzt, sondern anhand der tatsächlichen Nutzungen als Bestandteil des Bauantrags ermittelt. Entsprechend ist der Nachweis dieser Stellplätze ebenso Bestandteil des Bauantrags. Zur Lage der Stellplätze heißt es in § 49 Abs. 1 Satz 4 BauO Bln: „Die Stellplätze können auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück hergestellt werden, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist.“ Es wird als problematisch angesehen, wenn bei Neubauvorhaben dieser Größenordnung erforderliche Behindertenstellplätze nicht auf dem Baugrundstück selbst nachgewiesen werden. Da für eine Regelung im Bebauungsplan die Rechtsgrundlage fehlt, verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft im städtebaulichen Vertrag dazu, dass die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzerinnen und Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst hergestellt werden.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	Zu III. 3.7.1.2 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder ▪ Auf Seite 131 oben 1. Absatz wird ausgeführt, dass „ein Verbundeffekt von 30% als belastbare Annahme angesehen wird und eine genaue Bedarfsermittlung mit dem Bauantrag erfolgt.“ ▪ Die Bauaufsicht möchte darauf hinweisen, dass eine Reduzierung der in den AV Stellplätzen festgelegten Anzahl von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nicht vorgesehen ist. Werden diese nicht in der erforderlichen Anzahl hergestellt, besteht lediglich die Möglichkeit die Verpflichtung durch Zahlung eines Ablösebetrages im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erfüllen.	Es ist richtig, dass in den AV Stellplätze keine Möglichkeit zur Reduzierung der erforderlichen Fahrradstellplätze aufgrund eines Verbundeffektes dargestellt wird. Hinter den „AV Stellplätze“ verbergen sich die Ausführungsvorschriften zu § 50 BauO Bln (seit 01.01.2017 § 49) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze) vom 11.12.2007. Die AV Stellplätze sind mit Ablauf des Jahres 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Inkrafttreten einer neuen AV Stellplätze werden die Regelungen der außer Kraft getretenen AV Stellplätze im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet. Die Ausführungsvorschriften sollen die Bauordnung ergänzen. Gleichzeitig handelt es sich aber nur um eine Verwaltungsvorschrift, die nicht über dem Gesetz steht. Es gilt die Berliner Bauordnung, in der es in § 49 Abs. 2 BauO Bln heißt: „Bei der Errichtung von baulichen Anlagen, die Fahrradverkehr erwarten lassen, sind Abstellplätze für Fahrräder in ausreichender Anzahl und Größe herzustellen.“ Die „ausreichende Anzahl“ wurde bis Ende 2012 in der AV Stellplätze konkretisiert. Aus Sicht des Verkehrsplaners bestehen Wertungsspielräume zur „ausreichenden Anzahl“. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes wurde mit der zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt. Dazu gibt es im Rahmen der Behördenbeteiligung auch keine weiteren Anmerkungen. Im Masterplan für die 'Urbane Mitte' ist auf Grundlage

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			einer Bedarfsprognose eine ausreichende Anzahl von Fahrradstellplätzen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 vorgesehen. In der Begründung wird das Thema unter Berücksichtigung der Argumentation aus dem Verkehrsgutachten vertieft dargestellt. Es besteht jedoch kein Klärungserfordernis für den Bebauungsplan. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze ist Bestandteil des Bauantrags. Es besteht kein Änderungserfordernis.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	Zu 3.8.1.1, 3.8.4 und 3.9. Feuerwehrumfahrt, Rettungswege STATION Die durch Baulast gesicherte Feuerwehru- und umfahrt für die „Station“ wird durch die vorliegende Planung teilweise überbaut. Es erscheint aus bauordnungsrechtlicher Sicht sinnvoll, die mit geplanten Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen des B-Planentwurfs diesbezüglich zu erweitern. Ansonsten ist durch eine neue Baulasteintragung die geänderte Feuerwehru- und -umfahrt vor Baubeginn zu sichern und jederzeit zu gewährleisten.	Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der STATION Grundbesitz Gesellschaft wurde 2018 eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in der auch Regelungen zur Verlegung der Flucht- und Rettungswege vereinbart wurden. Die STATION stimmte darin der angestrebten Verlegung der Flucht- und Rettungswege, für die noch keine abschließende Planung vorlag, bereits zu. Sie verpflichtet sich, bei der Anpassung der Genehmigungen, der Grunddienstbarkeiten sowie der Baulasten mitzuwirken. Im Gegenzug verpflichtet sich die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME), die Verlegungen so auszuführen, dass nachteilige Auswirkungen auf die bestehenden Baugenehmigungen ausgeschlossen sind und jederzeit die erforderlichen Flucht- und Rettungswege für den Messe- und Veranstaltungsbetrieb der STATION gewährleistet sind. Konzeptionell soll die Feuerwehru- und umfahrt der STATION soweit möglich auf den mit Fahrrechten zu belastenden Flächen des Bebauungsplans verlaufen. Dem Bezirk liegt die Nachbarschaftsvereinbarung vor. Es besteht kein Änderungserfordernis.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht		Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung <u>Abstandsflächenrecht</u> - Ergänzung der Ausführungen zum Abstandsflächenrecht in Bezug auf § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln <u>Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</u> - Vertiefte Darstellung des Verbundeffektes zur Reduzierung der erforderlichen Fahrradabstellplätze
18	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Schul- und Sportamt -Sport- Schreiben vom 01.02.2019 Eingegangen am 01.02.2019	<u>Stellungnahme Fachbereich Sport</u> Aus Sicht des Schul- und Sportamtes gibt es keine Bedenken. Unter 4.3 Belange von Sport, Freizeit und Erholung – ist erwähnt, dass das Nutzungskonzept eine Sporthalle und eine ungedeckte Sportanlage vorsieht. Gibt es dazu noch genauere Informationen? Z.B. Wie die ungedeckte Sportanlage aussehen soll oder ob der Fachbereich Sport diese Sportanlagen auch für den Vereinssport nutzen kann? Das käme der dramatischen Unterversorgung mit bezirklichen Sportanlagen sehr entgegen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Schul- und Sportamt keine Bedenken zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) hat. Das genaue Nutzungskonzept der geplanten Sportanlagen ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Stellungnahme wird an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergeleitet. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
19	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Schul- und Sportamt -Schule- Schreiben vom 13.12.2018	<u>Stellungnahme der Schulplanung</u> Die Belange des Schulamtes (Schulplanung) werden nicht betroffen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) bestehen. Fazit:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
20	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 14.02.2019 Eingegangen am 14.02.2019	<u>1. Naturschutz-Bodenschutz-Landschaftsplanung</u> <u>1.1 Naturschutz / Landschaftsplanung</u> Gegen die Festsetzungen des B-Plans bestehen keine Bedenken unter der Voraussetzung, dass	
		1. die in der Begründung aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen/ Zahlungen (Tabelle 9) im Volkspark Friedrichshain im städtebaulichen Vertrag geregelt und	Es ist bereits vorgesehen, die zu erbringenden Ausgleichsmaßnahmen bzw. die Finanzierung der Maßnahmen im städtebaulichen Vertrag zu regeln, s.a. Kapitel 3.17.1 „Städtebaulicher Vertrag“ in der Begründung. Zurzeit wird der Entwurf zum städtebaulichen Vertrag mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt.
		2. Festsetzungen zur Vermeidung von Vogelschlag in den Bebauungsplan aufgenommen werden. <u>Begründung:</u> Der Bebauungsplan VI-140cab ist die planerische Grundlage für den Bau von 7 Bürohäusern (25-90m hoch). Bürohäuser werden überwiegend mit gläsernen Fassaden versehen. Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Vogelschlag kann erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne der Eingriffsregelung gem. §§13 ff. BNatSchG verursachen. Vorhaben mit Glas, die ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko hervorrufen, verstoßen außerdem gegen das Tötungsverbot gem. §44 Abs. 1 Nr.1 BNatSchG. Zur Vermeidung von Vogelschlag sind daher die folgenden Festsetzungen in den Bebauungsplan aufzu-	Hinweis: Der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) beinhaltet nur 2 Gebäude, nicht 7 Bürohäuser. Es fehlt an einer Rechtsgrundlage, um Festsetzungen zur Vermeidung von Vogelschlag in den Bebauungsplan aufzunehmen, es können jedoch entsprechende Regelungen in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden. Zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre „Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht“ der Vogelwarte Sempach verwiesen. Die konkrete Umsetzung der Gebäude, die vor allem die Glasflächen in den Fassaden betrifft und deren Gestaltung kein Gegenstand der Bebauungsplanung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		nehmen, bzw. im städtebaulichen Vertrag zu regeln. ▪ Sichtbarmachung von Glasflächen mittels hoch wirksamer Markierungen, ▪ Verwendung von großflächigen Glasfronten, ▪ Verhinderung von Durchsichten und Korridoren, ▪ Einsatz von Glas mit geringem Reflexionsgrad zur Reduktion von Spiegelungseffekten Die Planung dieser komplexen Vermeidungsmaßnahmen ist von Fachleuten vorzunehmen.	ist, erfolgt in der Ausführungsplanung zum Hochbau. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und mit der zuständigen Verwaltung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	<u>1.2 Bodenschutz / Altlasten</u> Es bestehen keine Einwände. Die Ausführungen zum Bodenschutz und zu den Altlastenflächen sind korrekt.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Einwände zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) bestehen.
			Fazit: Fachgutachten ▪ Beauftragung einer gutachterlichen Stellungnahme zum Thema Vogelschlag Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Ergänzung des Themas Vogelschlag Städtebaulicher Vertrag ▪ Aufnahme einer Verpflichtung der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME), die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen und mit der zuständigen Verwaltung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen
		<u>1. Gebietsausweisung und Nutzungen mit erhöhten Anforderungen an den Schallschutz</u>	Es ist unklar, was mit der widersprüchlichen Aussage

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Ausweisung als Kerngebiet mit der Begrenzung von Wohnnutzungen im Sinne des § 7 (2) Nr. 6 Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter wird begrüßt, jedoch unter Berücksichtigung der unmittelbar angrenzenden Nutzung Station ausdrücklich nicht empfohlen.	„wird begrüßt, aber ausdrücklich nicht empfohlen“ gemeint ist. Gemäß der textlichen Festsetzung TF 1.6 sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig, d.h. die Genehmigung solcher Wohnungen bedarf im Baugenehmigungsverfahren einer Einzelfallprüfung. Dies dient gerade der Berücksichtigung der schalltechnischen Anforderungen. Ein vollständiger Ausschluss von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter würde dagegen die Wahrung der Gebiets-typologie eines Kerngebiets gefährden. Es wird darauf hingewiesen, dass die konkrete Projektplanung keine derartigen Nutzungen vorsieht.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Die Zulässigkeit von Beherbergungsbetrieben im Plangebiet und der dadurch im Plangebiet möglichen Realisierung von schutzbedürftigen Räumen im Sinne der DIN 4109 mit erhöhten Anforderungen an die Immissionsrichtwerte der Nachtzeit sollte zusätzlich eingeschränkt werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. In der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wurde vertieft geprüft, ob im Bebauungsplan eine Einschränkung der Zulässigkeit von Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben erforderlich ist. Gemäß schalltechnischer Untersuchung gibt es kein Erfordernis.
		Auf S. 142 der Begründung wird unter Ziffer 3 bezüglich Veranstaltungsbetrieb Station (Halle 2.1, 3, 7 u. 8) von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm (hier der schienengebundene Verkehr - SPNV) gesprochen. Diesbezügliche Bewertungen sind in der TA Lärm nicht explizit enthalten. In der Regel sind bei der Beurteilung von Gewerbelärm die sonstigen Geräusche (SPNV, Feuerwehr- und Polizeisignale etc.) nicht Bestandteil der Auswertung der Messung nach TA Lärm und in Folge ist bei behördlichen Überwachungsmessungen nach TA Lärm eine getrennte	Die relativ geringfügige Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts um maximal 1,5 dB(A) (maximaler Beurteilungspegel 46,5 dB(A)) in Teilbereichen der nordwestlichen und nordöstlichen Fassaden des geplanten Gebäudes Turm 6 wird nach Auffassung des Schallgutachters in Anbetracht des ohnehin bestehenden hohen Verkehrslärmpegels und des sehr konservativ gewählten Ansatzes für den Innenpegel in den Veranstaltungshallen der STATION als hinnehmbar angesehen. Diese Auffassung wird von der zuständigen Senatsverwaltung (SenUVK IC) geteilt (siehe Nr. 27/34).

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Betrachtung des Gewerbelärms vom Verkehrslärm erforderlich.	
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Die schalltechnische Untersuchung der ALB (BERICHT UMB 16.194.03 P) vom 13.11.2018 bezieht sich auf die Beurteilung der Station im Jahre 2011. Die erfolgte Erweiterung der Station – Halle 8 – wird in der Untersuchung nicht ausreichend berücksichtigt. Die Halle 8 wird in der Abbildung 29 (S. 62) als Außenflächenquelle gekennzeichnet, obwohl es sich um eine mit Glasfassade geschlossene Halle handelt. In Anlage übergibt das Sachgebiet 'Immissions- und Gewässerschutz' die schalltechn. Beurteilung der Erweiterung durch Halle 8 (Bericht M-BBM M101995/02 v. 02.07.2014), die in den Fundstellen der schallt. Untersuchung der ALB nicht aufgenommen wurde, obwohl diese für das Plangebiet VI-140cab von wesentlicher Bedeutung ist. Es kann nur vermutet werden, dass diese Untersuchung der ALB nicht bekannt ist und auch die Beurteilung der Halle 8 sowie der Anlieferbereich nicht korrekt berücksichtigt wurde.	Die durch die Halle 8 (STATION) erzeugten Schallemissionen wurden nach Angaben des Schallgutachters in Analogie zur Halle 7.1 (STATION) bezüglich der Schalldämm-Maße der Außenbauteile mit einem Innenpegel von 95 dB(A) berechnet. Diese Erläuterung wurde im Fachgutachten ergänzt. In der erwähnten Abbildung 29 auf Seite 62 des Fachgutachtens wird die Schallabstrahlung über das Dach der Halle 8 (STATION) mit „Dach als Quelle“ (s. Legende) dargestellt. Die als „Außenflächenquellen“ bezeichneten Flächen repräsentieren die Oberlichter der Halle 8 (STATION) als Schallquellen. Auch die Schallabstrahlung über die Fassaden der Halle 8 (STATION) – insbesondere die Pfosten-Riegel-Konstruktion der Südfassade – wurde in den Berechnungen berücksichtigt. Diese Erläuterungen wurden im Fachgutachten ergänzt. Die übergebene schalltechnische Beurteilung der Erweiterung der STATION durch Halle 8 (Bericht der ‚Müller-BBM GmbH‘ M101995/02 v. 02.07.2014) war dem Schallgutachter ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ zum Zeitpunkt der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca vom 03.08.2017 nicht bekannt. Sie war zum Zeitpunkt der Recherchen im Bauaktenarchiv des Bezirksamtes nicht in der Bauakte enthalten. Auch in der Anfang 2018 durchgeführten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca erfolgte dazu kein Hinweis. Ein Vergleich der Ansätze im o. g. Bericht der ‚Müller-BBM GmbH‘ mit den in der schalltechnischen Untersuchung gewählten Ansätzen für die Schallemissionen der Halle 8 (STATION) zeigt, dass die Schallabstrahlung über die Außenbauteile im Gutachten von

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			‘ALB Akustik-Labor Berlin’ konservativ (d.h. tendenziell überschätzend) berücksichtigt wurde. In der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wurde der Vergleich der beiden schalltechnischen Ansätze für die Halle 8 (STATION) aufgenommen und zusätzliche Berechnungen zum Anlieferbereich durchgeführt.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	▪ In der schalltechnischen Untersuchung der ALB wird die damalige Untersuchung von M-BBM zu Grunde gelegt. Die schalltechnischen Untersuchungen von MBBM v. 11.01.2011 (Fundstelle 75) sowie vom 7.04.2011 (Fundstelle 76) sowie die beigefügte Beurteilung v. 02.07.2014 gehen ausschließlich von einem A-bewerteten Schalldruckinnenpegel in den Hallen der Station aus. Angaben über C-bewertete Emissionsinnenpegel für die Nutzungen in den Hallen der Station liegen nicht vor. Die ausschließliche Beurteilung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach A-bewerteten Innenpegeln in der schalltechnischen Untersuchung der ALB kann eine sichere Einhaltung oder Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen in den Hallen der Station nicht bestätigen bzw. ausschließen. Eine Berechnung auf Basis A-bewerteter Innenpegel berücksichtigt den tieffrequenten Anteil der Anlagengeräusche (C-Bewerteten Pegel) hinter einer Wand bzw. hier oberhalb der baulichen Decken- u. Dachkonstruktionen der Station nicht ausreichend.	In der schalltechnischen Untersuchung von ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ wurden – wie auch in den erwähnten schalltechnischen Untersuchungen der ‘Müller-BBM GmbH’ - die A-bewerteten Innenpegel in Kombination mit dem von der ‘Müller-BBM GmbH’ verwendeten „Referenzspektrum Disko“ verwendet. Alle Berechnungen erfolgten in Oktavbändern auf der Grundlage des Referenzspektrums, sodass sich die C-Bewertung der Emissionspegel erübrigt. Aus den oktavbandbezogenen Innenpegeln wurden über die in Oktavbändern vorliegenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile die oktavbandbezogenen Schalleistungspegel der schallabstrahlenden Außenflächen der Veranstaltungshallen berechnet. Insofern wurden die Berechnungen so durchgeführt, dass der tieffrequente Anteil der Geräusche fachlich richtig und hinreichend Berücksichtigung fand. Wie die gesonderten Berechnungen von ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten. Damit hat ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ die sichere Ein-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			haltung der Anhaltswerte gemäß DIN 45680 aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen der STATION an allen Immissionsorten bestätigt.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Die Beurteilung der M-BBM erfolgte unter Berücksichtigung von einem damaligen „Referenzspektrum Disko“ der M-BBM. Hierzu wären die seit 2011 eingetretenen tatsächlichen Nutzungsprofile der jeweiligen Halle kritisch zu prüfen. Für eine schalltechnische Beurteilung unter Berücksichtigung der tieffrequenten Geräuschimmissionen wäre deshalb eine zusätzliche Beurteilung zwingend nötig.	Die Untersuchungen von ‚Müller-BBM GmbH‘ (Ingenieurgesellschaft) bilden die Grundlage für die Baugenehmigung der STATION. Die STATION hat ein Anrecht auf die Ausübung der in dieser Baugenehmigung genehmigten Nutzungen und auf die mit ihrem Grundstück verbundenen berechtigten Entwicklungsinteressen, wobei diese Interessen wiederum ihre Schranken in den umgebenden – insbesondere nördlich gelegenen – (Wohn-)Nutzungen und in der Festsetzung als beschränktes Arbeitsgebiet im Baunutzungsplan finden. ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ beurteilt die Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen der STATION wie folgt: Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION. Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan von Berlin planungsrechtlich als

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig "Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können". Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die oben (im vorherigen Absatz) genannten Begrenzungen der Geräuschemissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zulässig.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	- Die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich Halle 8 der Veranstaltungsstätte Station sind weder in der Begründung noch im vorliegenden Schallgutachten ausreichend gewürdigt. Bezüglich der Aussage in der schalltechnischen Untersuchung S. 66 „Tagsüber sind durch den anlagenbezogenen Lieferverkehr auf dem Betriebsgelände der Station Berlin an den Gebäuden der Urbanen Mitte ebenfalls keine nennenswerten Geräuschemissionen zu erwarten.“ ist durch keine fachtechnische Beurteilung nachgewiesen. Die Annahme, dass der gem. TA Lärm zulässige Immissionsrichtwert tags i.H.v. 60 dB(A) tatsächlich eingehalten wird, ist weder durch eine überschlägige Berechnung noch über Recherchen zum tatsächlichen Umfang der zentral gesteuerten LKW-Anlieferungen bei großen Veranstaltungen der Station belegt. - Aus hiesiger Sicht bedarf es zur Absicherung der Einhaltung von Immissionsrichtwerten nach TA Lärm einer weitergehenden Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung.	Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8 (STATION) der Veranstaltungsstätte STATION setzen eine Querung entweder des Bebauungsplanangebiets VI-140cab (Süd) oder des Bebauungsplanangebiets VI-140caa (Nord) und damit des Eigentums des Vorhabenträgers voraus; vor diesem Hintergrund haben die STATION und der Vorhabenträger eine Nachbarschaftsvereinbarung getroffen und dort die Zahl der zulässigen Überfahrten begrenzt und geregelt. Im Rahmen der Überarbeitung des Fachgutachtens wurden Berechnungen zu den zu erwartenden Schallleistungspegeln des Anlieferbereichs der Halle 8 (STATION) und den dadurch verursachten Beurteilungspegeln im Plangebiet durchgeführt. Diese kommen zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel durch die Liefer- und Ladetätigkeiten auf der Fläche südlich der Halle 8 (STATION) die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten.
		Die textliche Festsetzung 8.2 bezieht sich ausschließlich auf Verkehrslärm. Eine textliche Fest-	Die textliche Festsetzung zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen bezieht sich aus-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		setzung für Gewerbelärm ist bisher nicht vorgesehen. Diesbezüglich wird zwingend um eine Ergänzung der textl. Festlegung um Gewerbelärm gebeten: „Zum Schutz vor Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen müssen“	schließlich auf den Verkehrslärm (s. hierzu auch Nr. VI.8 im „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017“). Eine Ausweitung der Festsetzung auf Gewerbelärm ist nicht zulässig, da sich die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf Immissionsorte außen vor dem geöffneten Fenster beziehen. Es wurde geprüft, ob gesonderte Festsetzungen zum Schutz vor tieffrequenten Geräuschen (Gewerbelärm) erforderlich sind. Gemäß Gutachter sind keine Festsetzungen erforderlich.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Aus hiesiger Sicht ist aus o.g. Gründen eine Begrenzung der Ausweisung der Zulässigkeit von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nicht ausreichend. Eine Nutzung mit Aufenthalt zum Zwecke der Nachtruhe/ Schlafnutzung/ Wohnen ist im Interesse der vorhandenen Nutzung Station grundsätzlich auszuschließen, damit entsprechende Immissionsorte nach TA Lärm nicht unmittelbar an Fassaden mit starker Beschallung durch den Veranstaltungsort Station (6a-6h-6f, teilw. 6a-6f) vorliegen und die Anwendung von verschärften Immissionsrichtwerten in der Nachtzeit sicher ausgeschlossen werden.	Wie weiter oben bereits erläutert, treten außen vor Teilbereichen der nordöstlichen und nordwestlichen Fassaden des geplanten Turms 6 geringfügige Überschreitungen des Immissionsrichtwerts nachts der TA Lärm von 45 dB(A) auf. Diese Überschreitungen werden – wie weiter oben begründet – gutachterlich als hinnehmbar eingeschätzt. Es besteht kein Erfordernis, die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und/oder von Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben auszuschließen. Die STATION Berlin wird in ihrer Nutzung nicht eingeschränkt.
		- Es wird um - Ergänzung/ Präzisierung der textlichen Festsetzung 8.2 auch auf Gewerbelärmimmissionen sowie - Dem Ausschluss von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben,	Zu 1. Eine Ausweitung der Festsetzung um Gewerbelärm ist nicht zulässig (siehe oben). Die Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass keine gesonderte Festsetzung erforderlich ist.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und 3. Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung ALB UMB 16.194.03P v. 13.11.2018 gebeten.	Zu 2. Die Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung ist zu dem Ergebnis gekommen, dass kein Erfordernis besteht, die Zulässigkeit von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sowie von Übernachtungsräumen in Beherbergungsbetrieben auszuschließen. Zu 3. Die schalltechnische Untersuchung von 'ALB Akustik-Labor Berlin' wurde auf Grundlage der Hinweise überarbeitet.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	▪ Unabhängig hiervon weist das Sachgebiet 'Immissions- und Gewässerschutz' darauf hin, dass der Veranstaltungsort Station auch zukünftig die Möglichkeit einer Beantragung einer Ausnahmezulassung für Veranstaltungen nach LImSchG gewährt werden kann, so dass unter Berücksichtigung der örtlichen Immissionsorte und der im Antragsverfahren vorzusehenden Einzelfallbetrachtung eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte in der Nachtzeit an bis zu 18 Tagen pro Jahr genehmigungsfähig sein kann.	Der Hinweis wurde in die schalltechnische Untersuchung aufgenommen und bewertet. Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der 'Urbanen Mitte' dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Urbanen Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann“-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln. Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschimmissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.
		<u>2. Gewerbliche Nutzungen innerhalb des Plangebietes</u> ▪ Im schalltechnischen Bericht S. 68 wird aufgrund	Das Unterstützungsangebot des Umwelt- und Naturschutzamts wird zur Kenntnis genommen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	der fehlenden hinreichend genauen Planung der gewerblichen Nutzungen eine Beurteilung der Lärmkonflikte im Baugenehmigungsverfahren empfohlen. Diesbezügliche Prüfungen erfolgen im Regelfall nicht im Rahmen von Stellungnahmeersuchen der Bauaufsicht an das Umwelt- und Naturschutzamt, sondern ausschließlich durch den Fachbereich Stadtplanung. Im Rahmen von Stellungnahmeersuchen des Fachbereichs Stadtplanung an das Umwelt- und Naturschutzamt kann dies selbstverständlich geprüft werden. ▪ Eine „Konfliktlösung“ bei gastronomischen Nutzungen ist dem Umwelt- und Naturschutzamt nur im Falle eines Erfordernis eines gewerberechtlichen Erlaubnisverfahrens (i.d.R. Alkoholausschank, besondere Betriebsart) im Rahmen von Stellungnahmen des Ordnungsamtes nur stark eingegrenzt möglich. In diesem Fall kann in der Regel die tatsächliche Konfliktlösung auf Basis der möglichen variablen Fakten bei Bauantragstellung nicht mehr durchgeführt werden, da zum Zeitpunkt der Beantragung der gaststättenrechtlichen Erlaubnis bereits die baulichen schalltechnischen Voraussetzungen und immissionsrechtlichen Anpassungen durch den Bauherrn erfolgt sein müssen.	
		▪ Aufgrund Vorgenanntem wird hier im Bauantragsverfahren eine Forderung eines spezifisch auf das Bauantragsverfahren aktualisierten schalltechnischen Berichts durch den Fachbereich Stadtentwicklung dringend empfohlen. Aufgrund des Umfangs der Vorhaben im Plangebiet und die diversen Nutzungsinteressen - auch außerhalb des Plangebietes (Station, Kühlhaus, SDTM) - wird die Einbindung des Umwelt- und Naturschutzamtes bei diesen Prüfungen ausdrücklich erbeten, damit immissionsrechtliche Anforderungen vor Realisie-	Die schalltechnischen Belange, die Grundlage für die Festsetzungen im Bebauungsplan sind, sind in der schalltechnischen Untersuchung umfassend dargestellt. Mit dem Bauantrag wird jeweils der schalltechnische Nachweis erbracht, der für die Erteilung der Baugenehmigung auf Grundlage des Bebauungsplans und weiterer rechtlicher Bestimmungen erforderlich ist. Es wird kein Erfordernis gesehen, dazu einen gesonderten schalltechnischen Bericht erarbeiten zu lassen. Eine Aufnahme in den städtebaulichen Vertrag ist

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		rung der einzelnen Bauvorhaben geklärt werden können. ▪ Eine vertragliche Vereinbarung im Städtebaulichen Vertrag wird empfohlen.	damit nicht erforderlich. Der Hinweis, dass das Umwelt- und Naturschutzamt bei den immissionsrechtlichen Prüfungen im Rahmen des Bauantragsverfahrens ausdrücklich einbezogen werden möchte, wird zur Kenntnis genommen.
		<u>3. Nutzung von Niederschlägen von den Dachflächen</u> ▪ Die bisher vorliegende Machbarkeit der Niederschlagentwässerung (29.10.2018) berücksichtigt ausschließlich die Varianten Einleitung in den Landwehrkanal sowie Einleitung in das Mischkanalnetz der Berliner Wasserbetriebe unter Berücksichtigung der max. zulässigen Einleitmengen.	
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	▪ Angrenzend an das Plangebiet befinden sich auf dem Grundstück der Stiftung Deutsches Technikmuseum (SDTM) zwei Teiche, die bedingt durch die ausbleibenden langfristigen Regenereignisse an Frischwasserzulaufmangel leiden. Eine Sammlung und entsprechende kontrollierte Einleitung der anfallenden Niederschläge der Dachflächen in diese Gewässer 2. Ordnung wäre im Interesse eines geordneten Wasserhaushaltes anzustreben. Dies auch, damit seitens der SDTM eine Entnahme von Frischwasser aus dem Netz der BWB für die Aufrechterhaltung der Wasserqualität der Gewässer reduziert werden kann. ▪ Es wird dringend empfohlen, hier eine Möglichkeit der Teileinleitung der Niederschläge von den Dachflächen der Urbanen Mitte in die Teiche der SDTM zu überprüfen. Ansprechpartner ist: Stiftung Deutsches Technikmuseum	Eine Einleitung von Niederschlägen der Urbanen Mitte in die Teiche auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums erscheint zunächst von Vorteil für beide Nachbarn zu sein. Erfahrungsgemäß ist eine Einleitung von Niederschlagswasser auf das Privatgrundstück des Nachbarn jedoch in der Umsetzung und als nachhaltige Lösung problematisch. Es sind vertragliche Vereinbarungen erforderlich, es entstehen Abhängigkeiten sowie relevante Kosten zum Bau der erforderlichen Leitungen. Dabei bleibt immer eine Unsicherheit, ob die Vereinbarung mit dem Nachbarn von Dauer sein wird oder der Nachbar die Niederschlagswasserrückhaltungsmöglichkeit später selber benötigt, z.B. bei einer baulichen Erweiterung. Das könnte gerade beim Technikmuseum der Fall sein. Die Einleitung in die Teiche auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums kann allerdings als ergänzende Lösung zu einer dauerhaft angelegten gedrosselten Einleitung z.B. in die Mischwasserkanalisation geprüft werden. Das konkrete Niederschlagswasserversickerungskon-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			zept ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Erarbeitung erfolgt mit der vertiefenden Planung.
		Die Nutzung von Dachflächen für Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (Kälteanlagen, haustechnische Anlagen) muss von vorgenannter Nutzung ausgeschlossen werden. Entsprechende Flächen und Anlagen sind Bestandteil der Prüfungen im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens, da aufgedrängtes Recht. Entsprechende Festsetzungen im B-Plan-Verfahren sind diesbezüglich entbehrlich.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	<u>4. Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstrecken</u> In Ziffer 8 der Begründung wird benannt, dass Richtfunkstrecken im Rahmen der Behördenbeteiligung über das Plangebiet geprüft wurden.	Die Berücksichtigung der Belange von Richtfunkbetreibern fällt nicht in den Aufgabenbereich der Abteilung Immissions- und Gewässerschutz.
		Es besteht u.a. eine Richtfunkstrecke der Initiative Freifunk zwischen dem Rathaus Kreuzberg und dem Lützow-Str. 105. Nach grober Schätzung verläuft diese Richtfunkstrecke über das Plangebiet B-Plan VI-140caa und wäre durch den Turm 2 unterbrochen. Diese Richtfunkstrecke wird für die Nutzung betrieblicher Ausstattungen des Bezirks sowie als öffentliches Angebot für Besucher im Rathaus und der weiteren Verteilung des Angebotes zwingend benötigt.	Die Stellungnahme betrifft den Bebauungsplan VI-140caa (Nord) und ist von daher kein Gegenstand dieser Abwägung.
		Ggf. sind durch die Planung von Hochhäusern im Plangebiet weitere Richtfunkstrecken betroffen.	Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden auch die Belange der Richtfunkbetreiber abgefragt und ausgewertet. Bei Interessenskonflikten wurde die entsprechende Stellungnahme an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergegeben. Die Klärung erfolgt bilateral zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und dem Richtfunkbetreiber.
		Es wird um eine vertragliche Regelung im städtebaulichen Vertrag gebeten, wonach der Vorhaben-	Da es laut den Stellungnahmen der Richtfunkbetreiber keine Auswirkungen auf bestehende Richtfunkstre-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		träger etwaige Richtfunkstrecken Dritter durch Bereitstellung entsprechender Flächen und Anschlüsse für Repeateranlagen etc. Dritter auf dem Dach verpflichtet.	cken gibt, wird kein Erfordernis gesehen, die gewünschte pauschale Regelung in den städtebaulichen Vertrag aufzunehmen.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Eine Prüfung der vorliegenden Gutachten erfolgte nur bezüglich der Unterlagen, die bei der letzten Stellungnahme nicht vorlagen bzw. seit dieser aktualisiert wurden. Bezüglich weiterer Belange, die das Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz zu der Planung der Urbanen Mitte betreffen, wird auf die bereits vorliegenden Stellungnahmen zum B-Plan VI-140ca verwiesen, die nicht erneut vorgetragen werden.	Die Stellungnahme aus der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca wurde ausgewertet und abgewogen. Das Abwägungsergebnis ist in die weitere Planung eingeflossen und wurde in der Begründung dargestellt. Im August 2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca geteilt. Inhalte früherer Stellungnahmen sind kein erneuter Gegenstand dieser Abwägung. Es können nur Stellungnahmen berücksichtigt werden, die sich auf den Geltungsbereich und Stand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) beziehen.
		<u>Anlage:</u> „Schalltechnische Beurteilung Halle 8“ - Bericht M101995/02 von M-BBM v. 2.07.2014	Fazit: Fachgutachten - Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung unter Berücksichtigung der Hinweise in der Stellungnahme Planung / Festsetzungen - Ergänzung von Festsetzungen zur schalltechnischen Konfliktbewältigung entsprechend der Empfehlungen des Gutachters Begründung - Anpassung entsprechend der Ergänzungen in der schalltechnischen Untersuchung und möglicher Festsetzungen zur Konfliktbewältigung
21	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Untere Denkmalschutzbehörde Schreiben vom 25.01.2019 Eingegangen am 25.01.2019	Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde gibt es im Rahmen der erneuten Trägerbeteiligung nichts zu bemerken.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Untere Denkmalschutzbehörde keine Bemerkungen zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) hat.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
22	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Abteilung Finanzen Schreiben vom 15.01.2019 Eingegangen am 21.01.2019	Bezüglich der Umsetzung der im Bebauungsplan VI-140cab beschriebenen Maßnahmen bestehen aus Sicht der SE Finanzen keine Bedenken. Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Kerngebiete MK6 und MK7. Wie im o.g. Bebauungsplan (Punkt IV. Nr. 14) ausgeführt wird, erfolgt die Finanzierung aus Mitteln einer privaten Entwicklungsgesellschaft, ein entsprechender Kostenübernahmevertrag wurde abgeschlossen. Für diese Maßnahmen wurden keine Mittel im bezirklichen Haushaltsplan eingestellt und wären ggf. für eine künftige Investitionsplanung zu berücksichtigen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Abteilung Finanzen keine Bedenken zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab (Süd) hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
23	BA Friedrichshain-Kreuzberg, Immobilienverwaltung / Facility Management Schreiben vom 30.01.2019 Eingegangen am 30.01.2019	Bei der eigentumsrechtlichen Prüfung ist das Facility Management davon ausgegangen, dass das Plangebiet die neu gebildeten Flurstücke 3498, 3504 und 3501 sowie das Flurstück 3412, mit einer Gesamtgröße von 7.942 m², umfasst. Dies vorausgesetzt, gibt es seitens der Serviceeinheit Facility Management keine Anregungen, Ergänzungen oder Einwendungen zu o.g. Entwurf.	Die Flurstücksteilung war zum Zeitpunkt der Einleitung der Behördenbeteiligung noch nicht abgeschlossen. Daher bezieht sich die Aufzählung der Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans noch auf die „alten“ Flurstücke. Die Darstellung in der Begründung wird folgendermaßen geändert: „Das Plangebiet mit einer Größe von 7.940 m² liegt in der Gemarkung Kreuzberg, Flur 6 und umfasst folgende Flurstücke: 3412 3498 3501 3504“

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Das entspricht auch dem Hinweis aus der Stellungnahme der Abteilung Immobilienverwaltung/Facility Management des Bezirks, wobei die Größe des Plangebiets gerundet wird.
		Auf die bereits zum Plangebiet abgegebenen Stellungnahmen, bezüglich der Kostenneutralität für den Bezirk, sei verwiesen.	Zwischen dem Bezirk und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) wurde ein Kostenübernahmevertrag unterzeichnet. Die Planung ist für den Bezirk kostenneutral. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung Aktualisierung des Kapitels A I 2.2 „Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse“
24	BA Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	<u>Altlasten und Grundwasserschutz</u> Zum B-Planentwurf wird aus der Sicht des Boden- und Grundwasserschutzes auf folgende Punkte hingewiesen.	
		Da die geplanten Hochhäuser bis zu 17 Stockwerke aufweisen, ist in jedem Fall eine Grundwasserabsenkung im Rahmen der Baumaßnahme notwendig.	Grundsätzlich hat die Zahl der (Ober-)Geschosse nichts mit der Beeinflussung des Grundwassers zu tun, aber es ist korrekt, dass auch Untergeschosse realisiert werden sollen. Dies erfolgt allerdings im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weit reichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen und auch keine Gefahr für die Verfrachtung von Grundwasserschäden bedeuten. Die Dichtigkeit der Baugrube soll durch hohe Anforderungen an die Qualität

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			der Ausführung sowie eine enge Überwachung gewährleistet werden. Erforderlichenfalls müssen Wände oder Dichtsohlen nachgedichtet werden.
	noch BA Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt	a) Im Westen ist die vorhandene Grundwassersituation im Bereich des Baugrundstücks Dennewitzstr. 38 mit 20.000-30.000 µg/l BTXE bei hohen Benzolkonzentrationen immer noch auf dem Niveau vor der Sanierung. Es besteht die Gefahr, dass der Schaden verschleppt wird, wenn der Absenkrichter der Hochhäuser bis zu diesem Grundstück reicht, zumal im unteren Grundwasserbereich sehr durchlässige Kiese anstehen, die die Ausbreitungsgeschwindigkeit mehr als verdoppeln. Die notwendige Sicherungsmaßnahme durch einen Abwehrbrunnen an der Dennewitzstr. ist trotz Absichtserklärung im Jahr 2013 immer noch nicht in Angriff genommen worden!	Wie schon dargestellt, ist für die 'Urbane Mitte' eine Bauausführung vorgesehen, durch die kein Absenkrichter entsteht. Damit soll ein Verschleppen der in ca. 200 m westlicher Richtung befindlichen Altlast auf dem Grundstück Dennewitzstraße 38 verhindert werden. Darüber hinaus liegen westlich der Baumaßnahme 'Urbane Mitte' die mit einem Durchmesser/ einer Höhe von ca. 10 m hergestellten Tunnelanlagen der Nord-Süd-Fernbahnverbindung, die zusätzlich eine absperrende Wirkung haben. Der Sanierungsstand dieser Altlast ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Im Übrigen ist das wasserrechtliche Genehmigungsverfahren zu beachten (s.u.).
		b) Noch brisanter ist die Situation im Osten der geplanten Bebauung, da hier eine sehr relevante altlastenrelevante Nutzung bestand und der Standort sehr nah am künftigen Baufeld liegt (ca. 50 m). Südlich des Lokschuppens des Technikmuseums war seit 1875 eine Fettgasanstalt der Bahn vorhanden (<i>Hinweis: der Original-Stellungnahme ist ein Planausschnitt von 1880 beigelegt</i>). Die Fläche ist bisher nicht als eigenständige Altlastenfläche im Bodenbelastungskataster Berlin ausgewiesen, was aber aufgrund der sehr problematischen Nutzung notwendig erscheint. Es gibt in Berlin keinen Standort mit dieser Nutzung, wo nicht das Grundwasser und der Boden bis in große Tiefen (bis zu ca. 20 m) stark mit Teerölen kontaminiert ist. Die Teeröle enthalten krebserzeugende Stoffe, vor allem polyzyklische Aromaten (PAK), Mine-	Für den historischen Standort der Fettgasanstalt auf dem heutigen Gelände des Deutschen Technikmuseums wird vom Umweltamt des Bezirks Mitte ein relevanter Altlastenverdacht ausgesprochen. Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die ehemalige Fettgasanstalt liegt hauptsächlich innerhalb der im Bodenbelastungskataster erfassten Altlastfläche Nr. 304. Teilanlagen dieser Nutzung befinden sich vermutlich auch innerhalb der Altlastfläche Nr. 391. Die Erfassung dieser spezifischen Grundstücksnutzung in einer eigenständigen Katasterfläche ist nicht erforderlich. Die Altlastfläche Nr. 304 war Gegenstand einer Altlastenuntersuchung zur Aufstellung des Bebauungsplanes VI-140ca. Das Ergebnis dieser Untersuchung sowie Boden- und Grundwasseruntersuchungen auf dem benachbarten

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ralöle, NSO-heterozyklische Aromaten, Monoaromaten (BTXE) und Alkylphenole. Insbesondere die drei letzten Stoffgruppen weisen eine hohe Mobilität im Grundwasser auf, können also leicht durch Grundwasserabsenkungen verzogen werden. Ein Verziehen dieser Kontaminationen ist nicht zulässig, da dann aufgrund der migrierenden Teerölphasen eine irreversible Kontamination weiterer Bodenbereiche eintritt. Haupteintragsbereiche sind ehem. Teerölgruben und undichte Gasbehälter. Es war aber üblich Teeröle und nicht verwertbare Nebenbestandteile im Umkreis solcher Anlagen zu entsorgen. Auch nach Abbruch, der im oberen Bereich ehemals vorhandenen Anlagen, sind daher immer noch Kontaminationen im Grundwasser und Boden vorhanden. Es wird daher dringend empfohlen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich der ehem. Fettgasanstalt der Betriebswerkstatt der Anhalter Bahn vorzunehmen und eine Grundwassermodellierung zu erstellen, um die Auswirkungen auf den B-Plan zu ermitteln.	Grundstück des Deutschen Technikmuseums (Altlastflächen Nr. 10802 und 391) im Zuge von Boden- und Grundwassersanierungsmaßnahmen können die Vermutung einer relevanten Grundwasserbelastung nicht bestätigen. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) ist außerdem kein Erfordernis gegeben, auf einem Grundstück außerhalb des Plangebiets weitere Boden- und Grundwasseruntersuchungen durchzuführen. Der richtige Adressat wäre in erster Linie der Verursacher und der Grundstückseigentümer, d.h. das Land Berlin. Wie schon dargestellt, wird zum einen bei der vorgesehenen Bauausführung kein Risiko für das Verschleppen einer Altlast gesehen, zum anderen wird der Altlastenverdacht durch die durchgeführten Altlasten-, Boden- und Grundwasseruntersuchungen nicht bestätigt.
	noch BA Mitte, Umwelt- und Naturschutzamt		<u>Wasserrechtliches Genehmigungsverfahren</u> Im Übrigen müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der zuständigen Senatsverwaltung (SenUVK IID) beantragt werden (Antrag auf Umweltverträglichkeitsvorprüfung und Antrag auf wasserrechtliche Erlaubnis). Dabei wird u.a. geprüft, ob signifikante nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu besorgen sind. Boden- und Grundwasserbelastungen, die sich außerhalb des Plangebietes befinden und durch Grundwasserhaltungsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes beeinflusst werden, sind regelmäßig Prüfgegenstand im wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren. Auch die Entscheidung über eine Erlaubnisfreiheit

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			kann nur von der Wasserbehörde getroffen werden. Damit ist gesichert, dass entsprechende Belange während der Bauphase Berücksichtigung finden. Diese Klärung kann im Bebauungsplanverfahren nicht erfolgen. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Ergänzung der Abwägung zu Altlasten und Grundwasserschutz
25	BA Tempelhof-Schöneberg StadtBau, Stadtentwicklungsamt Schreiben vom 16.01.2019 Eingegangen am	Nach der Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans VI-140ca in die Teilpläne VI-140caa und VI-140cab liegt nunmehr der östlich liegende Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab zur Stellungnahme vor. Die im Schreiben -Stapl21 vom November 2017- geäußerten Bedenken sind in die Abwägung des Bebauungsplanes VI-140ca eingeflossen.	
		Jedoch muss leider festgestellt werden, dass die Problematik der Beeinträchtigung der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen / Grünzug liegen, im Bebauungsplanentwurf VI-140cab nicht ausreichend gewürdigt sind. Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen.	An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt. Auf S. 19 der Begründung ist der relevante Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Berlin dargestellt. Die im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche. Und übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan FNP Berlin grenzen im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, d.h. der

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Ostpark. Die Anmerkung des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan FNP Berlin übereinstimmt, ist nicht zutreffend.
	noch BA Tempelhof-Schöneberg Stadt-Bau, Stadtentwicklungsamt	Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten „Park am Gleisdreieck - Westpark“ auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme, die sich in geringem Abstand zu den Grünflächen bis in eine Höhe von ca. 50 Meter über dem Geländeniveau erheben werden. Hier bestehen Bedenken, da sich die Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden.	Der Ansicht des Stadtentwicklungsamts Tempelhof-Schöneberg, dass sich die im Plangebiet vorgesehenen Bauten negativ auf den Park am Gleisdreieck auswirken würden, wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt: <u>Verschattung</u> Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ erstellt. In diesem Rahmen wurden detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis ist in der Begründung unter IV 11.1 „Verschattung des Westparks“ dargestellt. Die geplanten Türme 6 und 7 stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und sehr selten verschattet. <u>Bedrängende Wirkung</u> Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) wird die Zulässigkeit zweier Gebäude festgesetzt. Das nördliche Gebäude Turm 6 darf mit einer Höhe von 49 m und das südliche Gebäude Turm 7 mit einer Höhe von 25 m errichtet werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um den Übergang der bis zu 90 m hohen Gebäude im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu gestalten. Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Gebäude Turm 6 und Turm 7, insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 bedrängt wird, wird nicht geteilt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
26	BA Tempelhof-Schöneberg BürgOSGrün, Straßen- und Grünflächenamt Schreiben vom 13.12.2018 Eingegangen am 13.12.2018	Keine Bedenken	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Straßen- und Grünflächenamt Tempelhof-Schöneberg keine Bedenken zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
27	BA Tempelhof-Schöneberg JUGS, Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 28.01.2019 Eingegangen am 28.01.2019	Aus Sicht des Immissionsschutzes und seitens des Natur- und Artenschutzes gibt es keine Bedenken oder Anmerkungen zu o.g. B-Plan.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt Tempelhof-Schöneberg keine Bedenken oder Anmerkungen zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
28	BA Tempelhof-Schöneberg Amt für Weiterbildung und Kultur Schreiben vom 28.01.2019	Das Amt gibt hierzu keine Stellungnahme ab.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Amt für Weiterbildung und Kultur Tempelhof-Schöneberg keine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) abgegeben hat.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Eingegangen am 28.01.2019		Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
29	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Schreiben vom 04.01.2019 Eingegangen am 04.01.2019	Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr nimmt nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen zum Vorhaben bei gleichbleibender Sach- und Rechtslage wie folgt Stellung: Das Vorhaben berührt und beeinträchtigt weiterhin die Belange der Bundeswehr, im speziellen einen angeordneten Schutzbereich und das dazugehörige Interessengebiet der Luftverteidigungsradaranlage Berlin-Tempelhof.	
		Die Bundeswehr stimmt dem Vorhaben gemäß Schriftverkehr vom zuletzt 31.08.2018 zwischen Frau Schellin (Freie Planungsgruppe Berlin) und der Dienststelle Infra I 3 unter folgenden Auflagen zu: - Die Bauwerke 6 und 7 überschreiten eine Bauhöhe von 91,52 m über NHN nicht. - Störeinflüsse durch Oberflächenreflexionen werden durch ein geeignetes Fassadendämpfungskonzept vermindert. Als Begründung wird dazu auf die letzte Stellungnahme der Bundeswehr vom 27.12.2017 verwiesen. Eine Beteiligung der Dienststelle Infra I 3 ist jedoch zwingend im sich anschließenden Bauantragsverfahren zur Auswertung des Fassadendämpfungskonzeptes sicherzustellen.	Die Zustimmung zum Vorhaben wird zur Kenntnis genommen. Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird im Bauantragsverfahren beteiligt. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Es wird der Hinweis aufgenommen, dass die Bundeswehr im Bauantragsverfahren zum Fassadendämpfungskonzept zu beteiligen ist. - Ergänzung der Zustimmung der Bundeswehr
30	Eisenbahn-Bundesamt	Den Bebauungsplan-Entwurf hat das Eisenbahn-Bundesamt in Bezug auf die Belange der Eisenbah-	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Schreiben vom 28.02.2019 Eingegangen am 28.02.2019	nen des Bundes geprüft. Hierbei wurden folgende Unterlagen zugrunde gelegt: ▪ Bebauungsplan-Entwurf, Stand 29. November 2018 ▪ Ergänzende Unterlagen (übersandt mit Schreiben vom 24. Januar 2019): - o Ergebnis der Schürfgrubennachweise und Nachweis der geforderten Abstände zum S-Bahntunnel; Planzeichnung B-Plan VI-140cab; Abstand der geplanten Bebauung (Untergeschoss) zum S-Bahntunnel; Abstand der geplanten Bebauung (oberirdische Geschosse) zum S-Bahntunnel.	
		Gegen den Entwurf des Bebauungsplanes bestehen danach keine Bedenken.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Eisenbahn-Bundesamt zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) keine Bedenken hat.
		<u>Hinweis:</u> Die DB Netz AG ist bei der weiteren Planung zu beteiligen. Durch die DB Netz AG ist zu prüfen, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht.	Die Deutsche Bahn Netz AG wird an der Planung beteiligt und ist im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) ebenso zur Stellungnahme aufgefordert worden. Um zu klären, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante (eingeschränkte) Überführungsmöglichkeit mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang steht, wurde die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Seit dem 30.04.2020 liegt die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte“ erstellt von WTM Engineers Berlin GmbH vor. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Das Gutachten wurde der Deutschen Bahn zur Kenntnis gegeben, die auf Grundlage des Gutachtens und einer mit der

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft abgeschlossenen Nachbarschaftsvereinbarung einer Überfahung zugestimmt hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Ergänzung der Zustimmung des EBA
31	Deutsche Bahn Netz AG Schreiben vom 07.06.19 Eingegangen am 18.06.19	Die DB Netz AG widerspricht den Entwürfen der Bebauungspläne VI-140cab und VI-140caa, da sowohl durch die Bauphase, als auch durch die spätere Betriebsphase, die Infrastruktur der DB Netz AG in ihrem Bestand gefährdet wird.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Deutsche Bahn Netz AG dem Bebauungsplan VI-140cab (Süd) widerspricht. Der Bebauungsplan VI-140caa (Nord) ist kein Gegenstand dieser Behördenbeteiligung. Das gilt auch für die weitere Abwägung dieser Stellungnahme von der Deutschen Bahn Netz AG. Die zunächst pauschale Einschätzung der Deutschen Bahn, dass der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) die Infrastruktur der Deutschen Bahn in ihrem Bestand gefährdet, wird nicht geteilt (s.u.).
		Darüber hinaus verstoßen die Entwürfe gegen § 38 BauGB.	Die undifferenzierte Behauptung, dass der Bebauungsplan VI-140cab (Süd) gegen den § 38 BauGB, d.h. gegen den Fachplanungsvorbehalt verstößt, ist nicht richtig. Der Fachplanungsvorbehalt wurde durchaus berücksichtigt. Es gibt Möglichkeiten, Flächen die unter Fachplanungsvorbehalt stehen mit anderen Nutzungen zu überlagern. Das Eisenbahn-Bundesamt hat dazu z.B. den „Leitfaden zum Umgang mit Flächen unter Fachplanungsvorbehalt“ (Stand 10/2018) erstellt. Diese Möglichkeiten werden auch in der Begründung unter A 3.9 Fachplanung / Planfeststellungen ausgeführt. Dort heißt es:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Deutsche Bahn Netz AG		3.9.2 Nutzung bahnrechtlich gewidmeter Flächen <i>Zur Nutzung der bahnrechtlich gewidmeten Flächen für bahnbetriebsfremde Zwecke gibt es zwei Möglichkeiten: Freistellung von Bahnbetriebszwecken oder Nachweis der Konfliktfreiheit mit der Zweckbestimmung der Bahn.</i> 3.9.2.1 Freistellung <i>Eine Freistellung kommt für die Flächen des S-Bahntunnels nicht in Frage.</i> 3.9.2.2 Nachweis der Konfliktfreiheit <i>Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen stehen kommunalen Planungen immer offen, wenn sie der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider laufen, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Dies zu beurteilen obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichts- und Planfeststellungsbehörde.</i> Die im Bebauungsplanentwurf angestrebte Ausweisung einer privaten Straßenverkehrsfläche im Norden und eines Kerngebiets im Süden über dem S-Bahntunnel mit der deutlichen Kenntlichmachung der Überlagerung einer gewidmeten unterirdischen Bahnanlage verstößt nicht gegen den Fachplanungsvorbehalt, sondern löste vor allem einen Prüfauftrag aus. Es wurde geprüft, ob durch die Festsetzung Nutzungskonflikte oder Einschränkungen der Bahnanlage ent-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			stehen. Aus Sicht des Plangebers besteht kein Nutzungskonflikt und damit auch kein Verstoß gegen den Fachplanungsvorbehalt, wie nachfolgend aufgezeigt wird.
	noch Deutsche Bahn Netz AG	Betroffen ist folgende Infrastruktur: ▪ <u>Berlin Hauptbahnhof</u> ▪ <u>Nord-Süd-Fernbahntunnel</u> (Strecke 6134 und 6171, Länge 3.453 m, Baujahr: 2006 - nachfolgend „Fernbahntunnel“ genannt) und der bestehende ▪ <u>Nord-Süd-S-Bahntunnel</u> (Strecke 6032, Länge 5.884 m, Baujahr: 1939 - nachfolgend „S-Bahntunnel“ genannt).	
		Aufgrund nachfolgender Punkte lehnt die DB Netz AG die Entwürfe der Bebauungspläne VI-140cab und VI-140caa ab:	Erneuter Hinweis: Der Bebauungsplan VI-140caa (Nord) ist kein Gegenstand dieser Abwägung.
		<u>I. Rettungskonzept des Berliner Hauptbahnhofs und der Nord-Süd- Verbindung</u> Beide Entwürfe setzen voraus, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (DB Netz AG, DB Station & Service und DB Energie) die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses für das Bauvorhaben „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin“ vom 12.09.1995 beim Eisenbahn-Bundesamt beantragen. Die Rettungswege zum Rettungsplatz Süd (Tunnelportal Süd) und zum Rettungsplatz Mitte (Park am Gleisdreieck) des Fernbahntunnels sollen zur Realisierung der Bebauungsplanentwürfe verlegt werden. Ohne diese Änderung sind die vorgelegten Entwürfe VI-140caa und 140-cab nicht durchführbar. Bereits hierin liegt ein Verstoß gegen § 38 BauGB. Zulässig ist die Bauleitplanung auf planfestgestellten Flächen nur, wenn die kommunale Planung neben der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung existieren	Es ist nicht zutreffend, dass zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) die Änderung der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin“ vom 12.09.1995 oder eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich ist. Im Plangebiet liegen keine Rettungsplatzzufahrten, die verlegt werden müssten. Hier soll zwar eine neue Rettungsplatzzufahrt über die Trebbiner Straße zum Rettungsplatz Süd freigehalten werden. Die Feststellung erfolgt jedoch nicht im Rahmen der Bebauungsplanung. Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) werden lediglich die Voraussetzungen (Trassensicherung) für die Änderung der Planfeststellung bzw. für die gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten geschaffen. Das „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ ist daher auch lediglich als Anlage der Begründung beigelegt. Es ist nicht vorgesehen, im

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		kann und diese nicht beeinträchtigt. Setzt die Bauleitplanung eine Änderung der Fachplanung voraus, ist sie nicht mit der eisenbahnrechtlichen Zweckbestimmung vereinbar und verstößt gegen § 38 BauGB.	Bebauungsplan VI-140cab (Süd) planfeststellungsersetzende Festsetzungen zu treffen. Eine Änderung der Planfeststellung bzw. eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist erst für den Bebauungsplan VI-140caa (Nord) erforderlich. Es liegt kein Verstoß gegen § 38 BauGB vor, da in der Begründung eindeutig dargestellt ist, dass die Planfeststellung der neuen Zufahrten erst vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Nord) abgeschlossen sein muss. Das inhaltliche Konzept liegt vor und wurde bereits mit vielen Beteiligten abgestimmt. Das ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd).
	noch Deutsche Bahn Netz AG	Für eine Änderung der Planfeststellung zu den Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin wäre das heute geltende Regelwerk der Technik zwingend anzuwenden. Der Bestandsschutz der Planfeststellung aus dem Jahr 1995 entfällt für alle betroffenen Bauwerke. Dies wiederum hat umfangreiche Auswirkungen auf das bestehende Rettungskonzept des Berliner Hauptbahnhofs und der angeschlossenen Nord-Süd-Verbindung. Gemäß den aktuell gültigen „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG“ sind Rettungsplätze mit einer Gesamtfläche von mindestens 1.500 m² vorzuhalten. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 28.02.2019 bestätigt diese Forderung. Es stellt allerdings auch klar, dass im Einzelfall mehr Fläche erforderlich werden kann. Der Bestandsschutz der Anlage wird mit Einleitung des Planänderungsverfahrens aufgehoben. Demnach wäre bei Umsetzung des aktuellen Entwurfs des Bebauungsplans sowohl der Rettungsplatz Mitte, als auch der Rettungsplatz Süd zu vergrößern.	Wie bereits ausgeführt, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) keine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ bzw. keine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich. Neben der benannten EBA-Richtlinie für offene Schienenwege ist die Tunnelrichtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln (Stand: 1.07.2008) anzuwenden. In beiden Richtlinien wird eine Mindestgröße der Rettungsplätze von 1.500 m² gefordert. Unabhängig davon liegt es nicht im Interesse des Bezirks, den Bestandsschutz der benannten Anlagen zu gefährden. Es besteht aber durchaus ein öffentliches Interesse, dass die Deutsche Bahn die aktuellen Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes berücksichtigt. Das Vorhalten einer bedarfsorientierten Rettungsplatzgröße von mindestens 1.500 m² durch die Deutsche Bahn erscheint völlig angemessen. Hier sollte die Sicherheit der Fahrgäste eindeutig

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			im Vordergrund stehen. Falls die Rettungsplätze anzupassen sind, so ist der Rettungsplatz Mitte zu vergrößern. Der Rettungsplatz Süd dürfte jedoch mit einer Größe von ca. 2.000 m² die Anforderungen aus den EBA-Richtlinien erfüllen. Das ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd).
	noch Deutsche Bahn Netz AG	Die DB Netz AG ist unter keinen Umständen bereit, im Wege der Planänderung auf den Bestandsschutz des Berliner Hauptbahnhofs/ der Nord-Süd-Verbindung zu verzichten.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Deutsche Bahn Netz AG unter keinen Umständen bereit ist, durch eine Planänderung oder eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten auf den Bestandsschutz des Berliner Hauptbahnhofs/ der Nord-Süd-Verbindung zu verzichten. Wie bereits ausgeführt, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) keine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin“ bzw. keine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten erforderlich und damit kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab (Süd).
		<u>II. Bauliche Anlagen des Nord-Süd-S-Bahntunnels</u> Der o.g. Bebauungsplan überplant Flächen, unter denen der bestehende S-Bahntunnel der DB Netz AG verläuft. In diesen Bereichen ist die Tunneldecke für regelmäßige Überfahrten nicht ausgelegt. Es betrifft ca. den Km 5,22 (Anbindung Trebbiner Str.) und den Km 5,39 der Strecke 6032 (Wendefläche vor der nordwestlichen Fassade im Kerngebiet MK6). Zum Zeitpunkt der Errichtung des Tunnels im Jahr 1939 befand sich dort keine öffentliche Straße, die Infrastruktur wurde dementsprechend errichtet.	Es wird darauf hingewiesen, dass die Deutsche Bahn das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über ihr Tochterunternehmen Vivico Real Estate bzw. als Nachfolger über die CA Immo auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 für das Gleisdreieck als Bauland verkauft hat. Im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 ist die Anbindung des Gebiets an die Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele. Die vorliegende Stellungnahme der Deutschen Bahn steht in deutlichem Widerspruch zu dem von der Vivico mit dem Land Berlin (Senatsverwaltung) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgeschlossenen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Deutsche Bahn Netz AG		städtebaulichen Rahmenvertrag 2005. Unabhängig davon wurden fach- und sachgerecht die möglichen Auswirkungen auf den S1/S2/S25-Tunnel untersucht. <u>S1/S2/S25-Tunnel</u> Zur Historie: ▪ Der S-Bahntunnel wurde unter dem in Betrieb befindlichen Postbahnhof mit seinen umfangreichen Gleisanlagen gebaut: – Bau des Postbahnhofs: 1913 – Bau dieses Abschnitts des S-Bahntunnels: 1934-39, Eröffnung 1939 Für den Bau des S-Bahntunnels musste der Postbahnhof unterfangen werden. Für den S-Bahntunnel lässt sich ableiten, dass bereits bei der Konzeption die Lasten oberirdischer Gleisanlagen berücksichtigt wurden.
			Zum Bestand: ▪ Der S-Bahntunnel verläuft von Nordosten kommend – unter der bestehenden öffentlichen und ohne Einschränkungen befahrbaren Trebbiner Straße, – unter der nördlichen privaten Trebbiner Straße (heute Parkplatz des Deutschen Technikmuseums und Zufahrt der STATION auch mit Schwerlastverkehr), – unter den befahrbaren Hallen der STATION (keine Nutzungseinschränkung durch die Deutsche Bahn), – unter der Anlieferzone und dem Feuerwehrauf-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Deutsche Bahn Netz AG		stellbereich vor der Halle 8 der STATION (keine Nutzungseinschränkung durch die Deutsche Bahn) sowie – durch den nordwestlichen Bereich des geplanten Kerngebiets MK 6. ▪ Der S-Bahntunnel wird in allen benannten Bereichen regelmäßig auch heute mit schweren Nutzfahrzeugen, wie Lastenfahrzeugen, befahren. Zum Konzept: ▪ Überlagerung mit privater Straßenverkehrsfläche – Hier ist eine Überfahung mit Anliegerverkehr sowie Verkehr zur Ver- und Entsorgung vorgesehen. Über die Privatstraße soll auch der Baustellenverkehr abgewickelt werden. ▪ Überlagerung mit Kerngebiet MK 6 – Die Tunnelflächen sollen nicht überbaut werden, sie liegen außerhalb von überbaubaren Flächen. Zusätzlich wird der von der Deutschen Bahn vorgegebene Schutzabstand von 1 m von der Tunnelaußenkante inkl. Verbau eingehalten. – Das Kerngebiet ist weitgehend autofrei geplant, d.h. es gibt keinen Anliegerverkehr. Die Anlieger werden über die private Trebbiner Straße direkt in die Tiefgarage geleitet. – Lediglich Fahrten der Ver- und Entsorgung, soweit sie nicht aufgrund der Fahrzeughöhe in der Tiefgarage abgewickelt werden können, sollen oberirdisch erfolgen. In dem Ver- und Entsorgungskonzept (das zurzeit noch einen vorläufigen Charakter besitzt) ist im NW vom Gebäude Turm 7 zunächst eine Wendemöglichkeit eingetragen. Diese kann jedoch auch verlagert werden.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Deutsche Bahn Netz AG		– Den Tunnel querend soll ein Geh- und Radfahrrecht für die Allgemeinheit festgesetzt werden. Es ist davon auszugehen, dass Radfahrer und Fußgänger keine kritische Last auf die Tunneldecke aufbringen. – Auf der Trasse für den öffentlichen Geh- und Radverkehr soll auch die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd verlaufen, wenn vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Nord) die Rettungsplatzzufahrt zum Rettungsplatz Süd über eine Änderung der Planfeststellung bzw. über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten verlegt wird. Hierbei handelt es sich jedoch nur um sehr seltene temporäre Fahrten im Brand- und Katastrophenfall im Fernbahntunnel, keine regelmäßigen Fahrten. – Temporäre Baustellenverkehre sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. <u>Gutachten zur Tragfähigkeit des S-Bahntunnels</u> ▪ Um eine belastbare Aussage treffen zu können, wurde die Tragfähigkeit des S-Bahntunnels gutachterlich überprüft. Seit dem 30.04.2020 liegt die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte“ erstellt von WTM Engineers Berlin GmbH vor. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Nutzung der relevanten Tunnelbereiche für die Überführung von Feuerwehrfahrzeugen grundsätzlich gewährleistet ist. Das Gutachten wurde der Deutschen Bahn zur Kenntnis gegeben, die auf Grundlage des Gutachtens und einer mit der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft abgeschlossenen Nachbarschaftsvereinbarung einer Überführung zugestimmt hat.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Deutsche Bahn Netz AG		<u>Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn</u> In einer Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn wurden Restrisiken abgesichert und die UME hat die Haftung für mögliche Auswirkungen/Schäden auf den S-Bahntunnel erklärt. Neben der Tragfähigkeitsprüfung des Tunnels wurden die Prüfkriterien des Eisenbahn-Bundesamts für die Zulässigkeit einer Festsetzung über einer Fläche, die sich unter Fachplanungsvorbehalt befindet, angewandt: <u>Die inhaltlich bestehende Zweckbestimmung als Bahnanlage wird berücksichtigt / „läuft nicht zuwider“</u> Der Bestand und die Nutzung als S-Bahntunnel beschreibt die inhaltliche Zweckbestimmung. Sie wird durch die geplanten Festsetzungen in keiner Weise beeinträchtigt. Die geplanten Nutzungen liegen in einer anderen Ebene über dem Tunnel. <u>Die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen ist gewährleistet</u> Sowohl die Sicherheit als auch die Funktionsfähigkeit der Anlagen werden nicht beeinträchtigt, sofern die Anlagen durch die Deutsche Bahn entsprechend in Stand gehalten werden. Die für die geplante Überführung erforderliche Tragfähigkeit des Tunnels wurde gutachterlich nachgewiesen. <u>Die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen wird durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt</u> Die bestehende Zugänglichkeit wird durch die städtebauliche Nutzung weder geändert noch eingeschränkt. Im Gegenteil: Durch den Ausbau der priva-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			ten Trebbiner Straße wird die Erschließung für Wartungsfahrten verbessert.
	noch Deutsche Bahn Netz AG	Die DB Netz fordert ausdrücklich, dass die gewidmeten Bahnanlagen dauerhaft von Baustellen-, Anliefer- oder Anliegerverkehr freigehalten werden.	Es ist für den Bezirk nicht nachvollziehbar, warum die Deutsche Bahn Netz eine derart ausdrückliche Forderung erst im Rahmen der dritten Behördenbeteiligung (2016 frühzeitige und Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca, 2018/2019 erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd)) formuliert. Durch das Fachgutachten zur Tragfähigkeit des S-Bahntunnels vom 30.04.2020 wurde nachgewiesen, dass der Tunnel die Belastung durch das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der privaten Trebbiner Straße aufnehmen kann. Die Deutsche Bahn hat daraufhin einer Überführung zugestimmt. In einer Nachbarschaftsvereinbarung zum Bebauungsplan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn wurden Restrisiken abgesichert und die UME hat die Haftung für mögliche Auswirkungen/Schäden auf den S-Bahntunnel erklärt.
			Fazit: Fachgutachten - Erstellung einer Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte (Das Gutachten liegt mit Stand vom 30.04.2020 vor.) Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Ergänzende Ausführungen zur Überlagerung von

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fachplanung und Bauleitplanung sowie Nachweis der Konfliktfreiheit für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen, Flächen oder Räume
32	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Zentrale Leitungsverwaltung Schreiben vom 14.01.2019 Eingegangen am 14.01.2019	<u>Stellungnahme Produktplanung</u> Aus Sicht von VBA-P gibt es keine verkehrlich relevanten Hinweise, da das Baugebiet durch den vorhandenen U-Bahnhof Gleisdreieck und den gleichnamigen künftig geplanten S-Bahnhof erschlossen werden soll. Eine zusätzliche Erschließung durch den Bus ist aufgrund der „Insellage“ und des geplanten Straßennetzes nicht möglich.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass eine zusätzliche Erschließung des Plangebiets durch den Bus nicht möglich ist. Sie wird auch nicht als erforderlich angesehen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
33	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Bautechnische Anlagen U-Bahn Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	▪ Bei den dargestellten betriebsnotwendigen Flächen der U-Bahnlinie 2 ist der technologische Streifen nicht dargestellt. Gemäß Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 27.08.2003 (siehe Anlage) ist dieser den betriebsnotwendigen Flächen zuzurechnen und somit in den Darstellungen der U-Bahnanlagen auf Blatt 2 des Bebauungsplanes zu ergänzen.	Im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) liegen keine Anlagen der U-Bahn, weder die U-Bahnlinie U1 noch die Linie U2, der Bahnhof Gleisdreieck oder der technologische Streifen. Die Hinweise betreffen die Planzeichnung zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“, der im August 2018 geteilt wurde. Die Anlagen der BVG liegen seitdem im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Nord), der zeitlich versetzt fortgeführt werden soll.
		▪ Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des U-Bahnviadukts erforderlichenfalls schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der U-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden (§9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB).	Dieser Hinweis betrifft ebenso den Bebauungsplan VI-140caa (Nord).
		▪ Die Erschließung des Plangebietes ist sowohl während der Bauzeit als auch danach maßgeblich über die Trebbiner Straße zu realisieren. Sollten	Die Erschließung des Plangebiets im Bebauungsplan VI-140cab (Süd), der Gegenstand dieser Behördenbeteiligung ist, soll ausschließlich über die Trebbiner

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Erschließungsmaßnahmen aus nördlicher Richtung (aus Richtung verlängerter Schöneberger Straße) zwingend erforderlich sein, sind Belange der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben vor Beginn der Maßnahme abzustimmen.	Straße erfolgen.
	noch Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) - Bautechnische Anlagen U-Bahn	Maßnahmen, die zur Veränderung des Grundwasserspiegels im Bereich der U-Bahnanlagen führen, sind im Vorfeld der Maßnahme hinsichtlich der Betriebs- und Standsicherheit sowie der Gebrauchstauglichkeit der U-Bahnanlagen mit den Berliner Verkehrsbetrieben abzustimmen.	In der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der BVG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) wird geregelt, „dass im Falle einer Wasserhaltung im 'Trog' für die Baufelder 6 und 7 kein Gefährdungspotenzial für die BVG-Einrichtungen besteht und insoweit die Zustimmung der BVG ... nicht erforderlich ist.“ Die Gründe für diese Regelung sind zum einen der deutliche Abstand der Gebäude der Kerngebiete MK 6 und MK 7 vom U-Bahnviadukt, und zum anderen die geplante Bauweise. Der Bau der Untergeschosse soll im Schutz von Trogbaugruben und nicht mittels weit reichender Absenkungen über Brunnen oder Vakuumanlagen erfolgen. Bei Trogbaugruben handelt es sich um eine grundwasserschonende Wand-Sohle-Bauweise, die nur eine relativ geringe Restwasserförderung im dichten Baugrubentrog erfordert und außerhalb der Baugrube nur Absenkungen erzeugt, die innerhalb der natürlichen Grundwasserschwankungen liegen.
		Unter Beachtung der vorgenannten Auflagen stimmt die BVG dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab zu.	Die Zustimmung der BVG zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) - unter den genannten Auflagen - wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen Kein Änderungserfordernis

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Begründung Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
34	Berliner Feuerwehr Abteilung Löschwasserversorgung Schreiben vom 18.12.2018 Eingegangen am 18.12.2018	Nach Überprüfung der Anfrage, hat der Mitarbeiter der Berliner Feuerwehr im Rahmen seiner Leitungsverwaltung keine Löschwasserbrunnen bzw. Zisternenbauwerke vorgefunden.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Plangebiet keine Löschwasserbrunnen bzw. Zisternenbauwerke liegen. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
35	Berliner Feuerwehr Direktion West, W 16 (Einsatzvorbereitung/ Verkehrsanlagen) Termin am 15.04.2019 Protokollbestätigung am 17.06.19	<u><i>Hinweis des Fachbereichs Stadtplanung</i></u> <i>Die Berliner Feuerwehr, Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen ist u.a. für den Rettungseinsatz bei einem Brand- oder Katastrophenfall der Fernbahn zuständig. Die Deutsche Bahn hat im Rahmen der Projektabstimmungen zur 'Urbanen Mitte' ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Beteiligung der Berliner Feuerwehr, Direktion West, erforderlich ist.</i> <i>Es ist notwendig, dass die Berliner Feuerwehr in Bezug auf den B-Plan VI-140cab folgendes bestätigt:</i> <i>Die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten im Projektgebiet der 'Urbanen Mitte' ist aus Sicht der Feuerwehr wie vorgesehen möglich.</i> <i>Mit den Festsetzungen im B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zum einen die erforderlichen Voraussetzungen geschaffen und zum anderen keine Festsetzungen getroffen, die das Konzept behindern würden.</i> <i>Aufgrund der nach Ablauf der Beteiligungsfrist ausstehenden Stellungnahme der Berliner Feuerwehr,</i>	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>Direktion West, wurde wegen der besonderen Bedeutung ausnahmsweise als Ersatz am 15.04.2019 ein Abstimmungstermin mit der Feuerwehr durchgeführt.</i> <i>Die Inhalte des Termins wurden protokolliert und von der Berliner Feuerwehr am 17.06.19 bestätigt. Das Protokoll ersetzt in den nachfolgenden, relevanten Auszügen die Stellungnahme der Berliner Feuerwehr.</i>	
		<u>Zustimmung der Berliner Feuerwehr</u> 1. Zustimmung der Berliner Feuerwehr zum „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ Die Berliner Feuerwehr stimmt dem „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ für die gesamte 'Urbane Mitte' grundsätzlich zu. Die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten im Projektgebiet ist aus Sicht der Berliner Feuerwehr wie vorgesehen möglich.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr dem „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ für die gesamte 'Urbane Mitte' grundsätzlich zustimmt. Die Berliner Feuerwehr wird zu diesem Thema eng in den weiteren Abstimmungsprozess mit der Deutschen Bahn im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140caa (Nord) eingebunden.
	noch Berliner Feuerwehr Direktion West, W 16 (Einsatzvorbereitung/ Verkehrsanlagen)	2. Zustimmung der Berliner Feuerwehr zum B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Im B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll die Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße als Privatstraße festgesetzt werden und u.a. der neuen Erschließung (Zu- und Abfahrt) des Rettungsplatzes Süd dienen. Mit dieser Festsetzung werden die Voraussetzungen zur Umsetzung des „Konzepts zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ geschaffen.	
		Die Berliner Feuerwehr stimmt den Festsetzungen im B-Plan VI-140cab unter folgenden Bedingungen zu: Die Anforderungen aus der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“ zu den Rettungsplatzzufahrten werden eingehalten.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr den Festsetzungen für die verlängerte Trebbiner Straße als zukünftige Zu- und Abfahrt zum Rettungsplatz Süd grundsätzlich zustimmt. Die genannten Bedingungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Rettungsplatz-Zufahrt ist jederzeit frei befahrbar.	
		Die Ausführungen zur Sicherung der Erschließung der Rettungsplätze während der Bauphase (s.u.) werden in das „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ aufgenommen.	Das „Konzept zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ wird um die Ausführungen zur Erschließung während der Bauphase ergänzt.
		Ergänzend ist die neue Rettungsplatzzufahrt über eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ und die Verfügbarkeit zusätzlich über eine Dienstbarkeit zugunsten der Deutschen Bahn zu sichern.	Die Änderung der bestehenden Planfeststellung ist vorgesehen. Sie kann nur von der Deutschen Bahn beantragt und vom EBA durchgeführt werden. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) und der Deutschen Bahn laufen entsprechende Abstimmungen und Vorklärunen. Die Änderung der Planfeststellung bzw. die gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist für den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) nicht erforderlich, aber Voraussetzung für die Festsetzung des bisherigen Entwurfs zum Bebauungsplan VI-140caa (Nord).
	noch Berliner Feuerwehr Direktion West, W 16 (Einsatzvorbereitung/ Verkehrsanlagen)	<u>Sicherung der Erschließung der Rettungsplätze während der Bauphase</u> Die Erschließung der Rettungsplätze muss auch während der Bauphase jederzeit gewährleistet werden. Folgender Bauablauf ist vorgesehen: - Es ist vorgesehen, zunächst den B-Plan VI-140cab festzusetzen und die südlichen Baufelder 6 und 7 zu realisieren. Während dieser Zeit bleiben die Rettungsplatzzufahrten in der bestehenden Form erhalten. - Nach Fertigstellung der Bebauung in den Baufeldern 6 und 7 wird die private Trebbiner Straße mit 6 m Fahrbahnbreite abschließend hergestellt. Von diesem Zeitpunkt an wird der Rettungsplatz Süd über die Trebbiner Straße erschlossen.	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		3. Nach Festsetzung des B-Plans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ werden schrittweise die Baufelder 1 bis 5 entwickelt. Während des Baus wird der Rettungsplatz Mitte über die bestehende Rettungspplatzzufahrt erschlossen, der Rettungsplatz Süd über die Trebbiner Straße. 4. Nach Fertigstellung der Bebauung in den Baufeldern 1 bis 5 wird die sogenannte Hofpromenade abschließend hergestellt. Von diesem Zeitpunkt an kann die Zufahrt zum Rettungsplatz Süd über die Hofpromade und die Abfahrt über die Trebbiner Straße erfolgen (oder umgekehrt).	
	noch Berliner Feuerwehr Direktion West, W 16 (Einsatzvorbereitung/ Verkehrsanlagen)	Die Berliner Feuerwehr nimmt zur Kenntnis, dass bei diesem Bauablauf die Rettungsplätze jederzeit erschlossen sind. Sie bittet darum, zum gegebenen Zeitpunkt über den tatsächlichen Bauablauf informiert zu werden. Während der Bauzeit sind die Feuerwehrpläne jederzeit aktuell zu halten und der Berliner Feuerwehr zu übergeben.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf zum Bauablauf in Bezug auf die Erschließung der Rettungsplätze von der Berliner Feuerwehr als eine machbare Variante angesehen wird.
			Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Ergänzung des „Konzepts zur Verlegung von Rettungswegen der Deutschen Bahn“ im Anhang der Begründung um die Ausführungen zur Erschließung während der Bauphase
36	Berliner Stadtreinigung (BSR) Schreiben vom 28.01.2019 Eingegangen am 28.01.2019	Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigung sowie Belange der Abfallbeseitigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Auch aus reinigungstechnischer Sicht bestehen keine	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die BSR keine Einwände gegen den Bebauungsplan VI-140cab (Süd) hat. Die weiteren Hinweise werden an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergegeben.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Einwände gegen die geplante Baumaßnahme. Die BSR möchte jedoch die Gelegenheit nutzen, um auf die baulichen Erfordernisse zur ordnungsgemäßen Leistungserbringung der Müllabfuhr und Straßenreinigung hinzuweisen. Auch wenn ihre Hinweise nicht in die Abwägung einfließen sollten, bitten die BSR, diese an den Vorhabenträger bzw. Fachplaner weiterzuleiten, damit sie bei der konkreten Bauplanung Berücksichtigung finden können. <u>Anlagen / Hinweise</u> ▪ für den Bereich Müllabfuhr: Behälterstandplätze und Transportwege ▪ für den Bereich Reinigung: Gestaltung der Fahrbahnen und Gehwege	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
37	Berliner Wasserbetriebe (BWB) Schreiben vom 06.02.2019 Eingegangen am 06.02.2019	Zum Bebauungsplanverfahren geben die Berliner Wasserbetriebe (BWB) folgende Stellungnahme ab. Diese gibt nur Auskunft über den im Bereich des Bebauungsplanes vorhandenen Leitungsbestand und die von den BWB dort geplanten Baumaßnahmen.	
		Die BWB weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Einreichen der Bebauungsplanunterlagen bei den BWB keine weitere Planungsbearbeitung auslöst.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Gemäß den beiliegenden Bestandsplänen befinden sich in der Trebbiner Straße Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanäle der BWB. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Trinkwasser- und Entwässerungsanschlussleitungen, welche mit Anlagen der BWB in der Trebbiner Straße verbunden sind. Baumaßnahmen sind derzeit von den BWB nicht vorgesehen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass in der (öffentlichen) Trebbiner Straße Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanäle der Berliner Wasserbetriebe liegen.
		Laut Stellungnahme der BWB vom 24.02.2016 für den übergeordneten Bebauungsplanbereich VI-140ca	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die von den Berliner Wasserbetrieben geforderte Einleitbeschrän-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		kann Regenwasser mit einem Spitzenabfluss von 10l/(s*ha) in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden. Diese Vorgabe wurde in der dem o.g. Bebauungsplan beigefügten Studie „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von der Freien Planungsgruppe Berlin GmbH vom 29.10.2018 berücksichtigt.	kung im dem Fachgutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ berücksichtigt wurde.
	noch Berliner Wasserbetriebe (BWB)	Nicht zutreffend ist die Aussage unter Punkt 7.3.4 der Studie, dass durch die gedrosselte Ableitung von Niederschlagswasser aus dem Geltungsbereich des B-Plans keine Verstärkung der Überläufe aus der Mischwasserkanalisation verursacht wird. Richtig ist, dass jede zusätzliche Einleitung von Regenwasser bei Starkregen Überläufe der Mischwasserkanalisation ins Gewässer verstärkt.	Der Hinweis wird in das Fachgutachten aufgenommen.
		Die vorhandenen Mischwasserkanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Mischwasserkanäle grundsätzlich im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers aus dem Plangebiet zur Verfügung stehen.
		Die festgesetzte GRZ ist mit 0,6 bereits sehr hoch. Die in der Festsetzung 2.5 ermöglichte Überschreitung auf 0,9 durch Nebenanlagen führt zu einer nahezu vollständigen Versiegelung. Ein hoher Nutzungsanspruch ist nach Auffassung der BWB keine ausreichende Rechtfertigung für eine Überschreitung der nach § 19 Abs. 4 Nr. 3 BauNVO maximalen Grundflächenzahl von 0,8. Die BWB bitten um Überprüfung der textlichen Festsetzung 2.5.	Gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO liegt die zulässige GRZ in Kerngebieten (und nur in Kerngebieten) bei 1,0. Die im Bebauungsplan geplante GRZ von 0,6 liegt damit im mittleren Bereich. In der textlichen Festsetzung TF 2.5 wird geregelt, dass die GRZ durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO oberhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 und unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 überschritten werden darf. Diese Festsetzung bewegt sich in dem durch § 17 Abs. 1 BauNVO vorgegebenem Rahmen. Die textliche Festsetzung 2.5 wird nicht geändert.
		Die maximale Überschreitung der GRZ unterhalb der Geländeoberfläche bis zu einer GRZ von 1,0 wider-	Bei der benannten GRZ handelt es sich um die Überschreitungsmöglichkeit gemäß § 19 Abs. 4 Satz 1

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Berliner Wasserbetriebe (BWB)	spricht der in der Begründung verankerten Absicht, Versickerungsanlagen im Baugebiet zu errichten. Sofern unterhalb der Oberfläche eine GRZ von 1,0 erreicht wird, stehen im Plangebiet keine „nicht unterbauten Flächen“ mehr zur Verfügung, um Festsetzung 9.2 (272 m ² der nicht unterbauten Grundstücksfläche sind gärtnerisch anzulegen) umzusetzen. Die textlichen Festsetzungen 2.5 und 9.2 widersprechen sich.	BauNVO. Es wurde berücksichtigt, dass ggf. auch die Versickerungsanlagen in diese GRZ einzurechnen sind. Das Kerngebiet hat eine Größe von 5.780 m². Werden von dieser Fläche die 272 m² nicht unterbaute Grundstücksfläche abgezogen und ansonsten eine vollständige Nutzung durch Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 BauNVO angenommen, ergibt sich rechnerisch eine GRZ von 0,95. Dieser Wert wurde auf die übliche Dezimalstelle aufgerundet und von daher eine GRZ von 1,0 festgesetzt. Der vorgetragene Widerspruch zwischen den textlichen Festsetzungen TF 2.5 und TF 9.2 besteht damit nicht, sie sind durchaus parallel umsetzbar. Die GRZ von 1,0 ist eine Obergrenze und wird durch die textliche Festsetzung TF 9.2 geringfügig eingeschränkt. Diese Erläuterung wird in der Begründung ergänzt.
		Weiter bitten die BWB zu prüfen, ob im Geltungsbereich des Bebauungsplans Wege in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden können. Dies gilt insbesondere für die im Geltungsbereich liegende private Verkehrsfläche.	An die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) wird der Vorschlag weitergegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung einen wasser- und luftdurchlässigen Aufbau der privaten Trebbiner Straße zu prüfen. Im Rahmen der weiteren Planung wird ein konkretes Niederschlagswasserversickerungskonzept erarbeitet.
		Die in der textlichen Festsetzung 9.4 festgesetzten 15% Dachbegrünung sind bei voller Ausnutzung der TF 2.5 ein zu geringer Ausgleich. Die BWB schlagen vor, als Ausgleich die Dachfläche des zweigeschossigen Zwischenbaus im Baufeld MK 6 vollständig zu begrünen. Die hohe Versiegelung des Baugebietes könnte hierdurch etwas ausgeglichen werden und ein wichtiger Beitrag zur Klimaanpassung des Plangebiets verankert werden.	Der Anregung, einen höheren Anteil an Dachbegrünung festzusetzen, wird nicht gefolgt. Gemäß Konzept für die 'Urbane Mitte' kann die Dachfläche des Sockelbaus -neben der Dachbegrünung- unterschiedliche Funktionen und Nutzungen übernehmen. ▪ als zweite Nutzungsebene im Quartier, als private Freifläche für die Nutzer der Gebäude ▪ zur Anlage einer Dachterrasse, ggf. auch in Verbindung mit einer gastronomischen Nutzung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			- als Fläche für Urban Gardening - als Fläche für technische Anlagen (im eingeschränkten Umfang) Im Bebauungsplan wird eine flexible Nutzbarkeit ermöglicht und daher kein verpflichtend höherer Anteil an Dachbegrünung festgesetzt. Es ist jedoch möglich, im Rahmen der weiteren Planung den Dachbegrünungsanteil zu erhöhen. Zu den Ausgleichsmaßnahmen wird hier auf den Umweltbericht in der Begründung verwiesen.
	noch Berliner Wasserbetriebe (BWB)	Die äußere Erschließung des Standortes bezüglich der Trinkwasserversorgung (MK 6 und 7) kann nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen, wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße umgesetzt wird und für diesen Abschnitt eine Trassenoption vorgemerkt ist.	Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist eine Voraussetzung zum Nachweis der öffentlichen Erschließung des Baugebiets. Über die Privatstraße erfolgt der verkehrliche Anschluss an das öffentliche Straßennetz und hierüber soll -nach jetzigem Planungsstand- auch die Hauptleitungstrasse zur technischen Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 geführt werden. Ein Konzept zur technischen Erschließung liegt noch nicht vor und ist auch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Leitungstrasse soll über folgende zu ergänzende textliche Festsetzung gesichert werden: <i>TF Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)</i>
		Inwieweit sich aus der Planung ein Bedarf für Neubehrohungen oder Leitungsverstärkungen am vorhandenen Leitungsnetz ergibt, ist im weiteren Planungsverfahren zu prüfen. Hier sind genauere Aussagen erst nach Vorliegen von Trinkwasserbedarfswünschen (Hausanschlussanträgen) möglich. Es wäre sinnvoll, die einzelnen Teil-Plangebiete VI-140ca, VI-140cab sowie VI-140 und deren Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu	Das Konzept für die technische Erschließung wird im Rahmen der weiteren Ausführungsplanung für das Projekt 'Urbane Mitte' erstellt. In diesem Rahmen werden die Berliner Wasserbetriebe an der Planung beteiligt und entsprechende Abstimmungen geführt. Der Hinweis, die Erschließung der Urbanen Mitte zusammengefasst zu betrachten, wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist zu beachten, dass die Erschließung der Baugebiete im Geltungsbereich des

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		betrachten. Aufgrund der geplanten Bebauungshöhe weisen die BWB darauf hin, dass jegliche Folgemaßnahmen am Rohrnetz (z.B. Rohrnetzerweiterungen), welche ausschließlich wegen des Anschlusses einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich werden, zu Lasten des Veranlassers gehen.	Bebauungsplans VI-140cab (Süd) über die Trebbiner Straße erfolgen wird, während die Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplangebiet VI-140caa (Nord) über die Schöneberger Straße/ Luckenwalder Straße vorgesehen ist. Für die technische Erschließung ist relevant, dass der nördliche und südliche Teil der 'Urbanen Mitte' unterirdisch durch den bestehenden S-Bahntunnel geteilt wird.
	noch Berliner Wasserbetriebe (BWB)	Gebäude im hinteren Teil des B-Plangebietes können nur bei leitungsrechtlicher Sicherung der Anlagen der BWB versorgt werden.	Solange die Privatstraße sowie die Baugebiete zu einem Grundstück gehören, kann auf die Festsetzung einer Fläche, die mit einem Leitungsrecht für das Kerngebiet MK 7 zu belasten ist, verzichtet werden. Sollte später eine Realteilung durchgeführt werden, sind die Baulasten und Dienstbarkeiten für die erforderlichen Leitungsrechte vorab einzutragen. Für den Fall einer zukünftigen Grundstücksteilung sollen entsprechende Regelungen in den städtebaulichen Vertrag aufgenommen werden.
		Die innere Erschließung kann entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolgt grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser kann nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden. Die Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB sind einzuhalten. Sofern ein Bauvorhaben Neu- oder Umbauarbeiten an den Anlagen der BWB erforderlich macht, bittet die BWB den Investor, frühzeitig Kontakt aufzunehmen. Die BWB möchte darauf hinweisen, dass Neu- oder Umbaumaßnahmen an den Anlagen der BWB umfangreiche Objektplanungen erfordern können, unter	Die Hinweise zum Anschluss des Plangebiets an das Wasser- und Abwassernetz der Berliner Wasserbetriebe werden an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergegeben.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Umständen auch die vorherige Aufstellung von hydraulischen Konzepten, welche auch mit der zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen sind. Dies ist zeitlich zu berücksichtigen. Die Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung bis zum Baubeginn betragen für gewöhnlich mindestens zwölf Monate ab Vorlage aller dafür erforderlichen Voraussetzungen, auch der bestätigten Wasserversorgungs- und Entwässerungskonzepte. Weiterhin sind Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB anzumelden und deren Planung zu beauftragen. Die wichtigsten Voraussetzungen für den Planungsstart sind: ▪ Den BWB liegen die verbindlichen Erschließungspläne bzw. Um- oder Neubaupläne mit geplanten Geländehöhen vor. ▪ Sofern öffentliches Straßenland betroffen ist, liegen den BWB die erforderlichen Straßenbaupläne mit Zustimmung des zuständigen Straßen- und Grünflächenamts vor. ▪ Sofern Neu- oder Bestandsbauten an das Trinkwasser- oder Abwassernetz angeschlossen werden sollen, liegen den BWB die erforderlichen Hausanschlussanträge mit den konkreten Bedarfsangaben vor. ▪ Sofern die Kosten für die Neu- und Umbauarbeiten ganz oder teilweise vom Veranlasser zu tragen sind, liegt den BWB eine Kostenübernahmeerklärung oder ein Vertrag, mindestens aber ein Grünprüfungs- bzw. ein Objektplanungsauftrag, schriftlich vor.	
		Die BWB bitten, ihre Belange im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.	Die Belange der Berliner Wasserbetriebe werden abgewogen und entsprechend des Abwägungsergebnisses in die Planung und Begründung eingearbeitet.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Berliner Wasserbetriebe (BWB)	<u>Anlagen</u> - Bestandspläne - Technische Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB - Hinweisblatt zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin	Fazit: Fachgutachten - Richtigstellung: jede zusätzliche Einleitung von Regenwasser verstärkt bei Starkregen die Überläufe der Mischwasserkanalisation in Gewässer Planung / Festsetzungen - Keine Änderung der textlichen Festsetzungen TF 2.5, TF 9.2 und TF 9.4 - Ergänzung einer textlichen Festsetzung zur Sicherung einer Leitungstrasse in der Trebbiner Straße: - TF: Die private Verkehrsfläche ist mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten. (§ 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB) Begründung - Ergänzung der Vereinbarkeit der textlichen Festsetzungen TF 2.5 und TF 9.2
38	IT-Dienstleistungszentrum Berlin ITDZ-Berlin Schreiben vom 17.12.2018 Eingegangen am 17.12.2018	Aufgrund des eingereichten Planentwurfes wurde festgestellt, dass keine Belange des IT-Dienstleistungszentrums betroffen sind. Weitere Einzelheiten können ggf. den beigefügten Unterlagen entnommen werden. <u>Anlage</u> Planzeichnung zum B-Plan VI-140cab mit dem Vermerk „Keine Kabelkanalanlagen des ITDZ Berlin“	Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Belange des IT-Dienstleistungszentrums betroffen sind. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
39	AIRDATA AG Schreiben vom 11.12.2018 Eingegangen am 11.12.2018	Es wird mitgeteilt, dass von Seiten der AIRDATA AG keine Einwände gegen das geplante Vorhaben bestehen. In dem angegebenen Bereich werden keine Richtfunkstrecken von der AIRDATA AG betrieben.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die AIRDATA AG keine Einwände gegen das geplante Vorhaben hat. Fazit:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
40	LAN-COM-East GmbH Schreiben vom 30.01.2019 Eingegangen am 30.01.2019	Die LAN-COM-East betreibt im angefragten Gebiet Richtfunkstrecken. <i>(Der Originalstellungnahme ist hier ein Auszug aus der topographischen Karte beigelegt, in der die Richtfunkverbindungen eingetragen sind).</i> Koordination der Endpunkte der Richtfunkstrecke (nach WGS 84):	
		<u>Richtfunkverbindung zwischen Relais Sonnenallee und dem Relais Reuter West</u> Relais Sonnenallee: N 52°28'15,0" E 13° 27'53,0" Antennenhöhe ca. 64 m Endpunkt Reuter West: N 52°32'03,8" E 13° 14'33,7" Antennenhöhe ca. 81 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich > 65 m	Die Richtfunkverbindung kreuzt lediglich die private Trebbiner Straße, nicht die geplante Bebauung.
		<u>Richtfunkverbindung zwischen dem Relais IHZ und dem Relais Steglitzer Damm</u> Relais IHZ: N 52°31'10,0" E 13° 23'22,0" Antennenhöhe ca. 96 m Endpunkt Steglitzer Damm: N 52°27'02,4" E 13° 20'13,0" Antennenhöhe ca. 54 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich > 80 m	Die Richtfunkverbindung verläuft außerhalb des Plangebiets.
	noch LAN-COM-East GmbH	<u>Richtfunkverbindung zwischen dem Relais Kürfürstendamm und dem Endpunkt:</u> Relais Kürfürstendamm: N 52°29'56,5" E 13° 17'59,6" Antennenhöhe ca. 25 m	Die Richtfunkverbindung kreuzt das geplante Gebäude Turm 7. Das Gebäude Turm 7 hat eine Höhe von 25 m über Grund, die Richtfunkverbindung hat im Kreuzungsbereich eine Höhe > 40m über Grund. Es besteht daher kein Konflikt mit der Planung.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Endpunkt Urban Krankenhaus: N 52°29'39,0" E 13° 24'30,5" Antennenhöhe ca. 48 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich > 40 m	
		Benötigter Abstand zur Richtfunkstrecke: > 10 m. Ein Ausweichen an den Endstandorten ist aufgrund der Montagemöglichkeiten nur begrenzt möglich. Die Richtfunkstrecken kreuzen das Baugrundstück, so ist eine Beeinträchtigung durch den Bau zu erwarten! Es wird gebeten, den Kontakt zu dem Bauherrn herzustellen, um eine genauere Abstimmung auch zur Fassadenbeschaffenheit zu erreichen. Für die Aufstellung der Baukräne ab 30m Höhe ist eine Abstimmung erforderlich, da diese zu Beeinflussungen oder Störungen des Betriebes der Richtfunkstrecke durch den Schwenkbereich führen können.	Zwischen den bestehenden Richtfunkverbindungen und den geplanten Gebäuden Turm 6 und Turm 7 im Bebauungsplan VI-140cab (Süd) kommt es zu keinen Konflikten. Die Stellungnahme wird der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) zur Kenntnis gegeben. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
41	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG 1. Schreiben vom 17.01.2019 Eingegangen am 17.01.2019	Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: ▪ durch das Plangebiet führt eine Richtfunkverbindung hindurch ▪ die Fresnelzone der Richtfunkverbindung 202554128 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 20 m und 50 m über Grund Zur besseren Visualisierung ist ein digitales Bild beigefügt, welches den Verlauf der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung von Telefónica verdeutlichen soll.	Die benannte Richtfunkverbindung kreuzt das geplante Gebäude Turm 6. Das Gebäude Turm 6 hat eine Höhe von 49 m über Grund, die Fresnelzone der Richtfunkverbindung befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 20 m und 50 m über Grund. Es besteht also ein Konflikt zwischen der bestehenden Richtfunkverbindung und der geplanten Bebauung. Auf diesen Konflikt wurde auch schon im Rahmen der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140ca hingewiesen. Daraufhin hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) mit Telefónica Germany GmbH & Co.OHG (Telefónica Germany) Kontakt aufgenommen. Am 24.08.2018 hat Telefónica Germany mitgeteilt, dass die Richtfunkstrecke stillgelegt werden soll. Ein verbindlicher Termin wurde nicht benannt. Mit der Stilllegung wäre der Konflikt gelöst.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linien in Magenta und Rot haben für das Bezirksamt keine Relevanz. Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Es wird gebeten, zur Veranschaulichung die beiliegenden Skizzen mit Einzeichnung des Trassenverlaufes zu beachten. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen. Telefónica bittet um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher eine horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und einen vertikalen Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-15m einhalten werden.	Falls die Stilllegung nicht erfolgt, besteht die Möglichkeit, die Richtfunkstrecke über eine Repeater auf dem Dach des Gebäudes Turm 6 umzulenken. Damit wäre der Konflikt ebenfalls gelöst. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) wurde gebeten, erneut mit Telefónica Germany Kontakt aufzunehmen. Die geplante Kontaktaufnahme der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) mit der Telefónica Germany ist aufgrund der zweiten Stellungnahme der Telefónica Germany nicht mehr notwendig, da keine Belange betroffen sind (dazu folgendes Schreiben vom 12.04.2019).
	noch Telefónica Germany GmbH & Co.	Telefónica bittet um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrassen einschließlich der geschilderten Schutzbereiche in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s.o. festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden.	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	OHG	Sollten sich noch Änderungen in der Planung / Planungsflächen ergeben, so bittet Telefónica darum, die geänderten Unterlagen zur Verfügung gestellt zu bekommen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann. <u>Anlagen:</u> ▪ Tabelle der Richtverbindung ▪ Visualisierung des Verlaufs der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung	
	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG 2. Schreiben vom 12.04.2019 Eingegangen am 12.04.2019	Betrifft hier Richtfunk von Telefónica o2: Die Überprüfung des Anliegens ergab, dass keine Belange von Seiten der E-Plus Service GmbH zu erwarten sind. Sollten sich noch Änderungen in der Planung / Planungsflächen ergeben, so wird darum gebeten, die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann. <u>Anlagen:</u> ▪ Visualisierung des Verlaufs der Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung	Hinweis: E-Plus ist seit 2014 Teil der Telefónica Deutschland Holding. Es wird zur Kenntnis genommen, dass entgegen der Stellungnahme vom 17.01.19 doch keine Belange der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG betroffen sind. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
42	Vattenfall Europe Business Services GmbH Schreiben vom 31.01.2019 Eingegangen am 31.01.2019	In dem betrachteten Gebiet befinden sich keine Anlagen der Stromnetz Berlin GmbH. Ein Plan mit den vorhandenen Anlagen liegt dem Schreiben bei. Über die Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung kann Vattenfall zurzeit keine Aussage treffen. Als fachlicher Ansprechpartner für Rückfragen steht der Bereich Netzanlagenbau gern zur Verfügung. Die beigegefügte „Richtlinie zum Schutz von 1 – 110 kV Kabelanlagen“, sowie die „Richtlinie zum Schutz von	Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Plangebiet keine Anlagen der Stromnetz Berlin GmbH befinden. Die Richtlinien werden zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Anlagen der „Öffentlichen Beteiligung des Landes Berlin“ sind genau zu beachten. <u>Anlagen:</u> ▪ Richtlinie zum Schutz von 1 – 110 kV Kabelanlagen ▪ Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beteiligung des Landes Berlin	▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
43	50Hertz Transmission GmbH Schreiben vom 11.12.2018 Eingegangen am 11.12.2018	Nach der Prüfung der Unterlagen wird mitgeteilt, dass sich im Plangebiet keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen (z.B. Hochspannungsfreileitungen und –kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden oder in nächster Zeit geplant sind. Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich im Plangebiet keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen befinden. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
44	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG Schreiben vom 12.12.2018 Eingegangen am 15.12.2018	Die WGI GmbH wird von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt) beauftragt, Auskunftersuchen zu bearbeiten und handelt namens und in Vollmacht der NBB. Die NBB handelt im Rahmen der übertragenen Netzbetreiberverantwortung namens und im Auftrag der GASAG AG, der EMB Energie Mark Brandenburg GmbH, der Stadtwerke Bad Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH, der SpreeGas Gesellschaft für Gasversorgung und Energiedienstleistung mbH, der NGK Netzgesellschaft Kyritz GmbH, der Netzgesellschaft Hohen Neuendorf (NHN) Gas mbH & Co.KG, der Rathenower Netz GmbH, der Netzgesellschaft Henningsdorf Gas mbH (NGHGas), der Stadtwerke Forst GmbH und der Netzgesellschaft Forst (Lausitz) mbH & Co. KG.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	Es wird hiermit ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen festzustellen. Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Es wird gebeten, nach Ausgabe die Maßstabsgenauigkeit zu prüfen. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten. Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen in Anlehnung an die DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs.1 BauGB	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		im Bebauungsplan festzusetzen.	
	noch NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG	Nach Auswertung des Bebauungsplanentwurfs und der entsprechenden Begründung ist die Leitungsschutzanweisung der NBB zu beachten und folgendes in die Planung einzuarbeiten: Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante der Leitungen und Kabel der BWB mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass die Leitungen/ Kabel der NBB nicht beschädigt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss. Im räumlichen Gebiet der Anfrage plant die NBB, Leitungsbaumaßnahmen auszuführen. Ihre Arbeiten sind in der Planungsphase und vor Baubeginn mit der NBB-NP, Netzplanung, abzustimmen. Ist im Baubereich eine Gas-Straßenbeleuchtung vorhanden, wird gebeten, sich an den Betreiber: Stromnetz Berlin GmbH, Berlin Licht zu wenden Die Zuständigkeit für die Zuleitungen liegt ebenfalls beim Betreiber. Des Weiteren wird darauf hingewiesen,	Dem Plan in der Anlage ist zu entnehmen, dass entweder im östlichen oder östlich angrenzend an den nördlichen Bereich der privaten Trebbiner Straße Teile der Gasleitung verlaufen, durch die das ehemalige Bahnwärterhäuschen des Deutschen Technikmuseums versorgt wird. Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) wird über den Leitungsbestand informiert.
	noch NBB Netzgesellschaft Berlin-		

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Brandenburg mbH & Co. KG	dass die Zuleitungen zu vorhandenen und ehemaligen Gas-Straßenlampen nicht vollständig in den Plänen der NBB dokumentiert sind. Sollte der Geltungsbereich der Auskunftsanfrage verändert werden oder der Arbeitsraum den dargestellten räumlichen Bereich überschreiten, ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.	
		<u>Anlagen:</u> - Plan (Maßstab 1:500 / Plangröße DIN A1) - Leitungsschutzanweisung - Legende Gas	Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
45	Vattenfall Europe Wärme AG Schreiben vom 21.01.2019 Eingegangen am 25.01.2019	In dem unmittelbar angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG vorhanden. Jedoch befinden sich in unmittelbarer Nähe des angefragten Bereichs Fernwärmeleitungen der Vattenfall Wärme Berlin AG, weshalb das Planungsgebiet zum Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Wärme Berlin AG gehört. <u>Anlagen</u> 2x Bestandspläne - Legende zur Farbgebung der Spannungsebenen im Bestandsplan	Die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) wird darüber informiert, dass das Plangebiet zum Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Wärme Berlin AG gehört. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
46	BTB Blockheizkraftwerksträger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin Schreiben vom 04.01.2019 Eingegangen am 04.01.2019	Die BTB teilt mit, dass sie keine Einwände und keinen Leitungsbestand für diesen Bereich haben.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Blockheizkraftwerksträger- und Betreibergesellschaft mbH Berlin (BTB) keine Einwände und keinen Leitungsbestand im Plangebiet haben.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
47	Vodafone Kabel Deutschland GmbH Schreiben vom 29.01.2019 Eingegangen am 29.01.2019	Es wird mitgeteilt, dass die Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet wird Vodafone dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über ihren vorhandenen Leitungsbestand abgeben. <u>Weiterführende Dokumente:</u> - Kabelschutzanweisung Vodafone - Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland - Zeichenerklärung Vodafone - Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Vodafone GmbH/ Vodafone Kabel Deutschland GmbH keine Einwände gegen die geplante Maßnahme hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
48	Vodafone GmbH Schreiben vom 05.03.2019 Eingegangen am 05.03.2019	Vodafone wurden am 07.12.2018 Unterlagen zum Bebauungsplan VI-140cab überstellt. Die darin aufgezeigten Baufelder, wurden auf die Belange der Vodafone hin geprüft. Folgende Vodafone-Anlagen befinden sich in den ausgewiesenen Baufeldern:	
		1. Turm 4 und Turm 5 a. Hier sind die zu Vodafone gehörenden Kabel F 5614, F 5014, F 5015, F 5023, F 5024 und F5025 betroffen (siehe Anlage), welche entlang des Weges, in der Trasse der DB AG verlegt sind. Grundlage für	Der Hinweis betrifft zwar das Projekt 'Urbane Mitte', aber nicht das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Urbane Mitte Entwicklungsgesell-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		die Verlegung ist der Trassenanlagennutzungsvertrag zwischen der DB AG und der Vodafone GmbH (Rechtsnachfolge - Mannesmann Arcor). Gemäß diesem Vertrag sind die Kosten für die notwendige Umverlegung durch den Maßnahmenträger zu übernehmen.	schaft (UME) zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung weitergeleitet.
	noch Vodafone GmbH	2. Turm 6 und Turm 7 a. Hier liegen die Muffen und Kabel der vorgenannten Kabel im Tunnel der S1/S2 Linie. Vodafone geht davon aus, dass ihre Kabel durch die Maßnahmen Turm 6 und 7 nicht betroffen sind. Dies ist im Zuge der weiteren Planungsschritte und ggf. einer Begehung zu prüfen.	Der Hinweis betrifft das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab (Süd). Er wird zur Kenntnis genommen und ebenso an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung weitergeleitet. Vodafone teilt mit, dass die Muffen und Kabel im Tunnel der S1/S2 liegen. Da der S-Bahntunnel im Bestand erhalten wird, sind die darin verlegten Kabel nicht betroffen. Dem Hinweis soll im Rahmen der Planung für die technische Infrastruktur für die 'Urbane Mitte' nachgegangen werden. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern der Bauplanung und Bauausführung.
		3. Rettungsweg Bestand / Wegfall / Verlegung erforderlich a. Hier sind die zu Vodafone gehörenden Kabel F 5614, F 5014, F 5015, F 5023, F 5024 und F5025 betroffen (siehe Anlage), welche entlang des Weges, in der Trasse der DB AG verlegt ist. Grundlage für die Verlegung ist der Trassenanlagennutzungsvertrag zwischen der DB AG und der Vodafone GmbH (Rechtsnachfolge - Mannesmann Arcor). Gemäß diesem Vertrag, sind die Kosten für die notwendige Umverlegung durch den Maßnahmenträger zu übernehmen.	Der Hinweis betrifft das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab (Süd) nicht. Er wird zur Kenntnis genommen und an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) zur Berücksichtigung bei der weiteren Planung weitergeleitet.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	noch Vodafone GmbH	Sonstige Bemerkungen: - Vodafone weist darauf hin, dass Veränderungen an den Telekommunikationsanlagen der Vodafone, ohne Mitwirkung ihrer Firma nicht statthaft sind. Sämtliche Schäden, die der Vodafone durch das Vorhaben entstehen, gehen zu Lasten des Verursachers bzw. Veranlassers. - Vodafone weist auch darauf hin, dass die geplante Maßnahme in die Trassenführung der DB AG eingreift. Die Umverlegung ihrer Kabelanlagen kann nur zusammen mit bzw. nach der Umverlegung der Trasse der DB AG erfolgen, da ihre Kabel nur in der Trasse mitverlegt wurden. Eigentümer ist hier die DB AG.	Die Hinweise werden an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergeleitet.
		- Diese Stellungnahme betrifft ausschließlich die Kabelanlagen der Vodafone GmbH. Vodafone Kabel Deutschland hat ggf. eigene Kabelanlagen im Baufeld, die nicht Bestandteil dieser Stellungnahme sind. - Vodafone geht aus heutiger Sicht davon aus, dass eine Umverlegung der o.g. Kabelanlagen der Vodafone GmbH einen zeitlichen Gesamtaufwand von 18 bis 24 Monaten benötigt. Dies ist bei weiteren Planungsschritten und Bauabläufen zu berücksichtigen und Vodafone bittet darum, frühzeitig über die erforderliche Umverlegung ihrer Anlagen informiert zu werden. - Inwieweit die Vodafone GmbH - Kabelanlagen tatsächlich betroffen sind, muss in weiteren Planungsschritten und Besprechungen untersucht werden. Vodafone bittet daher um Information bzw. Einladung.	Vodafone Kabel Deutschland wurde ebenso um eine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab (Süd) gebeten. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Kabelanlagen grundsätzlich umverlegt werden können. Die dazu erforderlichen Abstimmungen und Planungen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Den Festsetzungen des Bebauungsplans steht nichts entgegen.
		<u>Anlage</u> Plan mit Kabelverlauf (<i>schlecht lesbare Darstellung</i>)	(Auf Nachfrage wurde am 07.03.19 eine deutlichere Plandarstellung übersandt (s.u.).)

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Ergänzung Vodafone GmbH CAD-KNE-/ LWL-Kabel-Dokumentation Vodafone/ Arcor Schreiben vom 07.03.2019 Eingegangen am 07.03.2019	Vodafone weist darauf hin, dass sie nicht Eigentümer des Geländes der DB AG sind, lediglich Mitverleger. Der Bezirk versucht in die Belange der DB AG einzugreifen. Er muss bitte mit der DB AG das Thema verhandeln. Erst danach ist Vodafone bereit, Unterstützung zu gewähren. Der Bezirk muss sich bitte auch zu den Kabellageplänen usw. zuerst an die Netzadministration der Bahn wenden. DB Kommunikationstechnik GmbH Netzadministration Caroline-Michaelis-Straße 5-11 10115 Berlin E-Mail: DB.KT.Dokumentationsservice-Berlin@deutschebahn.com Zur Vermeidung von Schäden an den Kabeln und Anlagen übersendet Vodafone gern den Kabellageplan. Die Pläne bleiben Eigentum der Vodafone GmbH und sind vertraulich. Sie dürfen weder an Dritte weitergeleitet noch vervielfältigt werden und sind nur für Planungszwecke zu verwenden. Sämtliche Unterlagen sind nach Abschluss der Arbeiten zu vernichten. <u>Anlage</u> Plan mit Kabelverlauf (<i>lesbare Darstellung</i>)	Der Hinweis, dass hier ebenfalls Abstimmungsbedarf mit der Deutschen Bahn besteht, wird zur Kenntnis genommen und an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (UME) weitergegeben. Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Hinweis auf die Kabelanlagen von Vodafone wird ergänzt
49	Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH (IGB) Schreiben vom 13.12.2018 Eingegangen am 18.12.2018	Die Industriebahn-Gesellschaft Berlin war und ist weder Eigentümerin von Grundstücken noch Betreiberin von Gleisanlagen, die im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg liegen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange der Industriebahn-Gesellschaft Berlin nicht berührt werden.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die IGB erklärt mit ihrer Stellungnahme, dass ihre Interessen als Träger öffentlicher Belange durch die mit dem Schreiben vom 07.12.2018 dargelegten Planungen nicht berührt werden und insoweit die Zustimmung der IGB finden. Es wird um Kenntnisnahme gebeten.	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
50	Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) Schreiben vom 13.12.2018 Eingegangen am 18.12.2018	Die Niederbarnimer Eisenbahn AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, jedoch nicht Eigentümerin von Grundstücken oder/ und Bauwerken, die im Bereich des B-Plans liegen. Die NEB erklärt mit ihrer Stellungnahme, dass ihre Interessen als Träger öffentlicher Belange durch die mit dem Schreiben vom 07.12.2018 dargelegten Planungen nicht berührt werden und insoweit die Zustimmung der NEB finden. Diese Erklärung gilt auch für die Tochterunternehmen, die NEB Betriebsgesellschaft mbH, die als Eisenbahnverkehrsunternehmen ebenfalls TöB ist, jedoch nicht angeschrieben wurde im Rahmen der Beteiligung. Diese Bahngesellschaft betreibt derzeit keinen Bahnverkehr auf der im B-Plan liegenden S-Bahntrasse und sieht daher ihre Interessen nicht berührt. Es wird um Kenntnisnahme gebeten.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange der Niederbarnimer Eisenbahn AG und ihrer Tochterunternehmen nicht berührt werden. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Kein Änderungserfordernis Begründung ▪ Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis ▪ Auf die Abwägung der Inhalte früherer Stellungnahmen wird verwiesen und an dieser ausdrücklich festgehalten

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Recherchen im Bauaktenarchiv des Bezirksamtes nicht in der Bauakte enthalten. Auch in der Anfang 2018 durchgeführten Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca erfolgte dazu kein Hinweis. Ein Vergleich der Ansätze im o. g. Bericht der ‚Müller-BBM GmbH‘ mit den in der schalltechnischen Untersuchung gewählten Ansätzen für die Schallemissionen der Halle 8 zeigt, dass die Schallabstrahlung über die Außenbauteile im Gutachten von ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ konservativ (d.h. tendenziell überschätzend) berücksichtigt wurde. In der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wird der Vergleich der beiden schalltechnischen Ansätze für die Halle 8 aufgenommen und zusätzliche Berechnungen zum Anlieferbereich durchgeführt.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	▪ In der schalltechnischen Untersuchung der ALB wird die damalige Untersuchung von M-BBM zu Grunde gelegt. Die schalltechnischen Untersuchungen von MBBM v. 11.01.2011 (Fundstelle 75) sowie vom 7.04.2011 (Fundstelle 76) sowie die beigefügte Beurteilung v. 02.07.2014 gehen ausschließlich von einem A-bewerteten Schalldruckinnenpegel in den Hallen der Station aus. Angaben über C-bewertete Emissionsinnenpegel für die Nutzungen in den Hallen der Station liegen nicht vor. Die ausschließliche Beurteilung der Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach A-bewerteten Innenpegeln in der schalltechnischen Untersuchung der ALB kann eine sichere Einhaltung oder Überschreitung der Immissionsrichtwerte aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen in den Hallen der Station nicht bestätigen bzw. ausschließen. Eine Berechnung auf Basis A-bewerteter Innenpegel	In der schalltechnischen Untersuchung von ‚ALB Akustik-Labor Berlin‘ wurden – wie auch in den erwähnten schalltechnischen Untersuchungen der ‚Müller-BBM GmbH‘ - die A-bewerteten Innenpegel in Kombination mit dem von der ‚Müller-BBM GmbH‘ verwendeten „Referenzspektrum Disko“ verwendet. Alle Berechnungen erfolgten in Oktavbändern auf der Grundlage des Referenzspektrums, sodass sich die C-Bewertung der Emissionspegel erübrigt. Aus den oktavbandbezogenen Innenpegeln wurden über die in Oktavbändern vorliegenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile die oktavbandbezogenen Schallleistungspegel der schallabstrahlenden Außenflächen der Veranstaltungshallen berechnet. Insofern wurden die Berechnungen so durchgeführt, dass der tieffrequente Anteil der Geräusche fachlich richtig und hinreichend Berücksichtigung fand. Wie die gesonderten Berechnungen von ‚ALB Akustik-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		berücksichtigt den tieffrequenten Anteil der Anlagengeräusche (C-Bewerteten Pegel) hinter einer Wand bzw. hier oberhalb der baulichen Decken- u. Dachkonstruktionen der Station nicht ausreichend.	Labor Berlin' zu tieffrequenten Geräuschimmissionen gezeigt haben, überschreitet der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25 dB. Es liegen somit keine Hinweise auf das Auftreten von erheblichen Belästigungen durch tieffrequente Geräusche in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen vor. Der Anhaltswert für tags von 35 dB wird ebenfalls sicher unterschritten. Damit hat 'ALB Akustik-Labor Berlin' die sichere Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN 45680 aufgrund der tieffrequenten Schallemissionen der STATION an allen Immissionsorten bestätigt.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Die Beurteilung der M-BBM erfolgte unter Berücksichtigung von einem damaligen „Referenzspektrum Disko“ der M-BBM. Hierzu wären die seit 2011 eingetretenen tatsächlichen Nutzungsprofile der jeweiligen Halle kritisch zu prüfen. Für eine schalltechnische Beurteilung unter Berücksichtigung der tieffrequenten Geräuschimmissionen wäre deshalb eine zusätzliche Beurteilung zwingend nötig.	Die Untersuchungen von ‚Müller-BBM GmbH‘ (Ingenieurgesellschaft) bilden die Grundlage für die Baugenehmigung der STATION. Die STATION hat ein Anrecht auf die Ausübung der in dieser Baugenehmigung genehmigten Nutzungen und auf die mit ihrem Grundstück verbundenen berechtigten Entwicklungsinteressen, wobei diese Interessen wiederum ihre Schranken in den umgebenden – insbesondere nördlich gelegenen – (Wohn-)Nutzungen und in der Festsetzung als beschränktes Arbeitsgebiet im Baunutzungsplan finden. ‘ALB Akustik-Labor Berlin’ beurteilt die Auswirkungen auf die berechtigten Entwicklungsinteressen der STATION wie folgt: Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			<u>Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION.</u> <u>Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß Baunutzungsplan von Berlin planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig "Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können". Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die oben (im vorherigen Absatz) genannten Begrenzungen der Geräuschemissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der STATION genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zulässig.</u>
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich Halle 8 der Veranstaltungsstätte Station sind weder in der Begründung noch im vorliegenden Schallgutachten ausreichend gewürdigt. Bezüglich der Aussage in der schalltechnischen Untersuchung S. 66 „Tagsüber sind durch den anlagenbezogenen Lieferverkehr auf dem Betriebsgelände der Station Berlin an den Gebäuden der Urbanen Mitte ebenfalls keine nennenswerten Geräuschemissionen zu erwarten.“ ist durch keine fachtechnische Beurteilung nachgewiesen. Die Annahme, dass der gem. TA Lärm zulässige Immissionsrichtwert tags i.H.v. 60 dB(A) tatsächlich eingehalten wird, ist weder durch eine überschlä-	Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich der Halle 8 der Veranstaltungsstätte STATION setzen eine Querung entweder des Bebauungsplangebiets VI-140cab (Süd) oder des Bebauungsplangebiets VI-140caa (Nord) und damit des Eigentum des Vorhabenträgers voraus; vor diesem Hintergrund haben die STATION und der Vorhabenträger eine Nachbarschaftsvereinbarung getroffen und dort die Zahl der zulässigen Überfahrten begrenzt und geregelt. Im Rahmen der Überarbeitung des Fachgutachtens werden Berechnungen zu den zu erwartenden Schallleistungspegeln des Anlieferbereichs der Halle 8 (STATION) und den dadurch verursachten Beurteilungspegeln im Plangebiet durchgeführt. <u>Diese kom-</u>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gige Berechnung noch über Recherchen zum tatsächlichen Umfang der zentral gesteuerten LKW-Anlieferungen bei großen Veranstaltungen der Station belegt. Aus hiesiger Sicht bedarf es zur Absicherung der Einhaltung von Immissionsrichtwerten nach TA Lärm einer weitergehenden Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung.	men zu dem Ergebnis, dass die Beurteilungspegel durch die Liefer- und Ladetätigkeiten auf der Fläche südlich der Halle 8 die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einhalten.
	noch BA Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	Die textliche Festsetzung 8.2 bezieht sich ausschließlich auf Verkehrslärm. Eine textliche Festsetzung für Gewerbelärm ist bisher nicht vorgesehen. Diesbezüglich wird zwingend um eine Ergänzung der textl. Festlegung um Gewerbelärm gebeten: „Zum Schutz vor Verkehrs- und Gewerbelärmimmissionen müssen“	Die textliche Festsetzung zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen bezieht sich ausschließlich auf den Verkehrslärm (s. hierzu auch Nr. VI.8 im „Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017“). Eine Ausweitung der Festsetzung auf Gewerbelärm ist nicht zulässig, da sich die Immissionsrichtwerte der TA Lärm auf Immissionsorte außen vor dem geöffneten Fenster beziehen. Es wird geprüft, ob und welche gesonderten Festsetzungen zum Schutz vor tieffrequenten Geräuschen (Gewerbelärm) erforderlich sind.
		Aus hiesiger Sicht ist aus o.g. Gründen eine Begrenzung der Ausweisung der Zulässigkeit von Aufenthaltsräumen mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben, Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nicht ausreichend. Eine Nutzung mit Aufenthalt zum Zwecke der Nachtruhe/ Schlafnutzung/ Wohnen ist im Interesse der vorhandenen Nutzung Station grundsätzlich auszuschließen, damit entsprechende Immissionsorte nach TA Lärm nicht unmittelbar an Fassaden mit starker Beschallung durch den Veranstaltungsort Station (6a-6h-6f, teilw. 6a-6f) vorliegen und die Anwendung von verschärften Immissionsrichtwerten in der Nachtzeit sicher ausgeschlossen wer-	Wie weiter oben bereits erläutert, treten außen vor Teilbereichen der nordöstlichen und nordwestlichen Fassaden des geplanten Turms 6 geringfügige Überschreitungen des Immissionsrichtwerts nachts der TA Lärm von 45 dB(A) auf. Diese Überschreitungen werden – wie weiter oben begründet – gutachterlich als hinnehmbar eingeschätzt. Sofern die Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung zu dem Ergebnis kommt, dass aufgrund der tieffrequenten Geräuschimmissionen Konflikte mit schutzbedürftigen Nutzungen im Plangebiet entstehen würden, werden im Bebauungsplan entsprechende Festsetzungen zur Konfliktbewältigung ergänzt. Das können sowohl bauliche Maßnahmen als auch Einschränkungen der Zulässigkeit schutzbedürftiger Nut-

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Prüfung und Ergebnis

von Stellungnahmen

aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil B

Private Organisationen und Nachbar*innen

Vorbemerkung

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen/ die Veröffentlichung in der Tagespresse über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans informiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Er konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin („meinBerlin“) eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 106 Stellungnahmen abgegeben. Beteiligt haben sich Bürger*innen, private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und eine Nachbar*innen.

Die Stellungnahmen der Bürger*innen werden in Teil A geprüft und abgewogen (100 Stellungnahmen), die Stellungnahmen der privaten Organisationen sowie eines Nachbarn werden in Teil B geprüft und abgewogen (6 Stellungnahmen).

Der Prüfung der einzelnen Stellungnahmen und dem Ergebnis wird eine Zusammenfassung vorangestellt.

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Bündnis Stadtnatur in K 61 - Teil 1	35
Bündnis Stadtnatur in K 61 - Teil 2	36
BLN Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.	55
Bürgerinitiative Westtangente e.V.	60
Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. - Teil 1	85
Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. - Teil 2	110
Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd	162
Cresco Projektentwicklungs GmbH	200

A Zusammenfassung der Stellungnahmen und des Prüfungsergebnisses des Fachbereichs Stadtplanung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Bündnis Stadtnatur in K 61

Stellungnahme

Teil 1

- 1 Es würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter, nicht berücksichtigt werden, obwohl diese in den Fachgutachten benannt werden. Für Gebäudebrüter würde das Tötungsverbot sowie das ganzjährige Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gelten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden würden.

Teil 2

- 1 Es sei besser auf bereits versiegelten Flächen nachzuverdichten, als Grünflächen zu opfern.
- 2 Es würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter, nicht berücksichtigt werden, obwohl diese in den Fachgutachten benannt werden. Für Gebäudebrüter würde das Tötungsverbot sowie das ganzjährige Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten gelten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden würden.
- 3 Es wird eine Berücksichtigung der zwischen 2012 und 2015 gerodeten Bäume und Strauchgehölze sowie der Bäume auf den Geländen Gleisdreieckpark und Technikmuseum, die für das Baufeld Süd bzw. die Feuerwehrezufahrt gefällt werden müssten, gefordert.
- 4 Die Auswirkungen auf das Stadtklima würde eine erhebliche Aufheizung darstellen, für deren Kompensation nicht mit dem Park am Gleisdreieck argumentiert werden dürfe.
- 5 Eine Glasbauweise wäre nicht vereinbar mit der anzustrebenden CO₂-Neutralität sowie den geforderten Maßnahmen des Bezirkes gegen den Klimawandel.
- 6 Die Ausrichtung der Hochhäuser würde die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.
- 7 Die Erhöhung der vereinbarten GFZ würde einen Verstoß gegen den städtebaulichen Vertrag darstellen.
- 8 Der Versiegelungsgrad würde sich nicht mit den geforderten Maßnahmen gegen den Klimawandel in Berlin vereinbaren lassen.
Bei Starkregenereignissen würde das Niederschlagswasser direkt dem Mischwasser zugeführt und bei Überlastung des Systems direkt in den Landwehrkanal geleitet werden, was regelmäßig zu Fischsterben führen würde.
- 9 Es wird gefragt, ob die rein gewerbliche Nutzungsart derart großer Gebäude nicht am Bedarf und den Erfordernissen der Zeit vorbeigeplant sei. Als Begründung wird der Leerstand zahlreicher Bürogebäude und die Verstärkung von Homeoffice angeführt.

Abwägung

Teil 1

- 1 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen.
Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

Teil 2

- 1 Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um genau so einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/2015 beräumt. Durch die Entwicklung an diesem Standort wird dem Aspekt der Innenentwicklung besonders Rechnung getragen.
- 2 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen.
Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.
- 3 Im geplanten Baufeld befanden sich seit Beginn des Planverfahrens zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) keine Strauchgehölze sowie groß- und kleinkronigen Bäume. Die Fläche stellte sich immer als Brachfläche mit niedrigem Bewuchs dar.
- 4 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“)“ (Stand 10/2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltfluthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der westlich an das Plangebiet angrenzende unbebaute Freiraum betroffen. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme kommt es also zu keiner erheblichen Aufheizung des Stadtklimas. Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen. In der Planung wird auch nicht argumentiert, dass der Park am Gleisdreieck zur Kompensation der Lufterwärmung dienen soll. Allerdings mindert die Lage am weitläufigen Park die klimatischen Auswirkungen.
- 5 Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:
 - Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
 - Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
 - Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
 - Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.⁶ Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

In der Stellungnahme wird angemerkt, dass die Ausrichtung der Hochhäuser die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen würde. Dazu werden im Gutachten folgende Aussagen getroffen:

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit.

Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Ergebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“

Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird gemäß Gutachten nicht beeinträchtigt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachten als nicht erforderlich angesehen.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

- 7 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
- 8 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Damit ist gewährleistet, dass keine Einleitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation erfolgt.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Versickerung

des Niederschlagswassers auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

- 9 Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23) . Im Ergebnis wird der klassische Büroarbeitsplatz auch weiterhin wichtiger Bestandteil der Arbeitswelt sein und es dürfte zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN)**Stellungnahme**

- 1 Es sollte geprüft werden, ob der hohe Versiegelungsgrad notwendig ist.
- 2 Bei der Bepflanzung der Grünflächen sollten ausschließlich insektenfreundliche Pflanzen verwendet und eine extensive Bewirtschaftung vorgesehen werden.
- 3 Es wird eine Überarbeitung der textlichen Festsetzung 9.4 gefordert. Die Dachfläche sei zu 100 % zu nutzen, wobei mindestens 25 % auf eine Dachbegrünung entfallen und der restliche Anteil zur Energieerzeugung mit Photovoltaikanlagen oder anderen Nutzungen z. B. zur Freizeitgestaltung genutzt werden sollten.
- 4 Die Substratmächtigkeit der Dachbegrünung sollte mindestens 0,5 m betragen und sowohl extensiv als auch intensiv bepflanzt werden.
- 5 Es sei eine textliche Festsetzung zu ergänzen, welche die Fassadenbegrünung mit rankenden Pflanzen an mindestens einer Fassade pro Gebäude vorschreibt.
- 6 Eine direkte Einleitung des Regenwassers in den Landwehrkanal wird abgelehnt.

Abwägung

- 1 Durch die Eingriffsregelung besteht die gesetzliche Verpflichtung, vermeidbare Eingriffe zu vermeiden. Dies ist hier erfolgt. Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. In der Abwägung überwiegt die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.
- 2 Im Bebauungsplan werden keine Festsetzungen zu den verwendenden Pflanzen getroffen.
- 3 Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
- 4 In der textlichen Festsetzung 9.4 wird festgesetzt, dass der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus mindestens 10 cm betragen soll. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die textliche Festsetzung 9.4 wird nicht geändert.
- 5 Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführen Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt.

- 6 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BreWa-Be)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Auch eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Bürgerinitiative Westtangente e.V.

Stellungnahme

Die Bürgerinitiative Westtangente e.V. lehnt den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab aus nachstehenden Gründen ab.

- 1 Die Planung würde der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie den derzeitigen Hochhaus-Richtlinien des Senats widersprechen
- 2 Ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen statt Wohnbebauung
- 3 Erfordernisse der Umgebung sowie Belange des Klimaschutzes würden unberücksichtigt bleiben
- 4 Hoher Versiegelungsgrad, wodurch Regenwasser dem Grundwasser vorenthalten werden würde
- 5 Planung von Tiefgaragenstellplätzen
- 6 Verschärfung der Windverhältnisse
- 7 Stadtbildbeeinträchtigung
- 8 Optische Einengung und Entwertung des Eigenwertes und Erholungswertes des Parks am Gleisdreieck
- 9 Beeinträchtigung des Parks und der Parknutzer

Abwägung

- 1 Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechend würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. „Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.“** ausgeführt.
- 2 In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) bestätigt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 bevorzugt. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers.

- 3 Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu

der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

- 4 Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

- 5 Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, sollen die Stellplätze unterirdisch angeboten werden.
- 6 In der Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.
- 7 In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden im Kapitel „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht:
 - Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile
 - Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
 Eine Stadtbildbeeinträchtigung ist danach nicht erkennbar.
- 8 Der Park am Gleisdreieck war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (der Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), dem Yorckdreieck, dem Möckernkiez und der Urbanen Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005. Ein Vertragspaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte.
- 9 Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzenden erkennbar. Gutachterlich wurden die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Schallgutachten), die Verschattung des West- und Ostparks sowie die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck untersucht. Der Park ist außerdem Bestandteil des klimaökologischen Fachgutachtens. Es wurden keine wesentlichen Auswirkungen festgestellt.

Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V.**Stellungnahme**

Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. lehnt den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab ab.

Teil 1

Die Stellungnahme Teil 1 der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. entspricht der Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V..

Teil 2

- 1 Die Planung würde der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie den derzeitigen Hochhaus-Richtlinien des Senats widersprechen
- 2 Die geplanten Hochhäuser würden nicht dem Hochhausleitbild des Senats entsprechen.
- 3 Es wird die Ansicht vertreten, dass das Gesetz zugunsten der Absichten der Investor*innen gebeugt wurde.
- 4 Erfordernisse der Umgebung sowie Belange des Klimaschutzes würden unberücksichtigt bleiben
- 5 Es werden angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel gefordert.
Die versiegelten Flächen würden enorm zur Erhitzung der Erd- wie auch der Gebäudeoberflächen beitragen, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen verhindert werden könnte.
- 6 Hoher Versiegelungsgrad, wodurch Regenwasser dem Grundwasser vorenthalten werden würde
- 7 Für die negativen Effekte im Bereich des Biotop- und Artenschutzes würden keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote gemacht werden, um diese zu reduzieren.
- 8 Die Glasscheiben der hohen Gebäude würde die Vögel irritieren.
- 9 Der Flächennutzungsplan Berlin würde sich offenbar im Widerspruch zum § 35 BauGB befinden, da ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden soll, welches es bislang nicht auf dem Gelände gab.
- 10 Es wird gefragt, wie fünf- bzw. fünfzehngeschossige Gebäude im Plangebiet zulässig sein können. Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB würde besagen, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und/ oder Waldflächen bestehen.
- 11 Es wird gefragt, warum sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals gegenüber dem städtebaulichen Vertrag von 2005 geändert hat.
- 12 Es wird gefragt, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des Bebauungsplangebietes möglich ist. Eine abschließliche Gewerbe- und Büronutzung wird abgelehnt.
- 13 Es wird eine Reduzierung der Bebauungsdichte gefordert, da diese die Vorgaben der BauNVO überdehnen würde.
- 14 Die Gebäudehöhen seien außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend und außerhalb der Berliner Traufhöhe.
- 15 Die geplanten Tiefgaragenplätze würden dem Gedanken eines „autofreien Quartiers“ widersprechen. Die Errichtung von Tiefgaragenplätzen wird abgelehnt.
- 16 Die Stellplätze für Menschen mit Gehbehinderung sollten auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe müsste sichergestellt werden.
- 17 Die Flächen für die vorgeschriebenen Fahrradstellflächen müssten auf dem Grundstück vorgesehen werden und die Feuerwehrezufahrt dürfte nicht schmälert werden.

- 18 Es werden mehr Fahrradstellplätze gefordert.
- 19 Eine Verschärfung der Windverhältnisse wird abgelehnt. Die Hochhäuser würden die Windverhältnisse vor Ort verändern und diese für zu Fuß Gehende und Radfahrende deutlich wahrnehmbarer machen. Insbesondere in Süd-Nord-Richtung würde sich der Düseneffekt durch die zukünftige Bebauung verstärken.
- 20 Die veränderten Windverhältnisse würden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern.
- 21 Die Schädigungen von Kultur- und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) werden erkannt und genannt, aber es würden keine Schutzmaßnahmen abgeleitet werden. Es wird gefragt, wie diese kompensiert werden.
- 22 Die landschaftsprägenden Landmarken durch zwei Bürotürme vollständig zu ersetzen sei anmaßend.
- 23 Die Schattenwürfe der geplanten Gebäude würde vor allem in Winter den Parkbesuchenden die Sonne in den Vormittagsstunden vorenthalten.
- 24 Optische Einengung und Entwertung des Eigenwertes und Erholungswertes des Parks am Gleisdreieck

Abwägung

Teil 2

- 1 Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechend würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. „Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.“** ausgeführt.
- 2 Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist. Die Einzelfallprüfung wird in der Begründung ausgeführt. Unabhängig davon wird in der Begründung dargestellt, dass ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt werden.
- 3 Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.
Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich energisch gegen den Vorwurf, das Gesetz zu beugen oder illegale Handlungen durchzuführen.
- 4 Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.
Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:
Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu

der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

- 5 Im Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 werden die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage bewertet. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Zu den Maßnahmen zum Klimaschutz im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vgl. Nr. 4. Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.⁶ Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der

Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

- 7 Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind wenige grünordnerische Festsetzungen vorgesehen, da aufgrund der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsmaße sowie der unterirdischen Tiefgarage zur Schaffung eines autofreien Quartiers hierfür auch nur geringe Möglichkeiten bestehen. Dies ist im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einzustellen. Dem städtebaulichen Ziel der innerstädtischen Nachverdichtung wurde im Rahmen der Abwägung hier Vorrang gewährt.
- 8 Zur Bewertung der Vogelschlag-Problematik wurde ein ornithologisches Gutachten erstellt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen zum Schutz der Vögel benannt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund in dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geregelt. Die Projektträgerin verpflichtet sich, Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen sowie mit Einreichung des Bauantrags einen gutachterlichen Nachweis über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg einzureichen.
- 9 Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.
- 10 Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Im Bestand handelt es sich um keine landwirtschaftliche oder Waldfläche, sondern um eine beräumte Gewerbebrache.

- 11 In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung vom 06.08.202, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen.
- 12 In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:
- Turm 6: Südostfassade
 - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
 - Sockelbau: Ostfassade
- Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) bestätigt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.
- 13 § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Im Ergebnis der Abwägung ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.
- 14 Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert.
- 15 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten für die Planung ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden.

- 16 Die Hinweise sind im Verkehrskonzept bereits berücksichtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzer auf dem Baugrundstück selbst herzustellen.
- 17 Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde die Machbarkeit belegt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrezufahrt verschmälert.
- 18 Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffekts. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- 19 In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben.
- Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.
- 20 Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Auswirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern, kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.
- 21 Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Gerade in Hinblick auf Kultur- und sonstige Sachgüter können keine Maßnahmen zur Vermeidung erfolgen bei gleichzeitiger Beibehaltung des städtebaulichen Ziels, Hochhäuser zu bauen. Die Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter sind im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einstellen zu können. Die Belange der Kultur- und Sachgüter wurden berücksichtigt und treten hier im Rahmen der Abwägung zurück.
- 22 Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Die positiven und negativen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild wurden in die Abwägung eingestellt. Es überwiegen die Belange der innerstädtischen Nachverdichtung im Wege der Flächenkonversion und der Bau eines neuen Stadtquartiers an dieser Stelle. Die Umgebung des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

- 23 In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht von einer zusätzlichen Verschattung betroffen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.
- 24 Der Park am Gleisdreieck war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (der Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), dem Yorckdreieck, dem Möckernkiez und der Urbanen Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck. Ein Vertragspaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte.

Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd

Stellungnahme

- 1 Es wird gefragt, ob die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet sowie die hohe Bebauungsdichte vertretbar wären.
- 2 Für ein Kerngebiet läge die Obergrenze der baulichen Nutzung bei einer GFZ von 3,0. Im Bebauungsplan VI-140cab würde eine deutlich höhere Baudichte festgesetzt werden.
- 3 Die Bebauungsdichte würde deutlich über der festgelegten Bebauungsdichte (GFZ von 3,5) im städtebaulichen Vertrag liegen. Es würde kein Grund gesehen werden, über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.
- 4 Es wird eine Reduzierung der Flächenversiegelung sowie eine Anwendung des Modells „Schwammstadt Berlin“ gefordert.
- 5 Es wird gefragt, ob der geplante Anteil der Büroflächen in der heutigen Zeit noch angemessen wäre.
- 6 Die Zulässigkeit von Wohnfunktionen wäre förderlich, um keine nächtlich toten Zonen entstehen zu lassen.
- 7 An der Ostseite der Gebäude in MK7 (und ggf. in MK6) müsste eine Wohnnutzung zugelassen werden. Das Schallgutachten würde eine Wohnnutzung nicht ausschließen. Sofern eine Wohnnutzung aus Gründen des Lärmschutzes möglich wären, sollte auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet verzichtet werden.
- 8 Die Flächen für Dachbegrünung sollten zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50 % erhöht und die textliche Festsetzung Nr. 9.4 entsprechend angepasst werden.
- 9 Die Errichtung von Solaranlagen sowie die Verpflichtung zur Anwendung des Solargesetzes für Berlin sollte festgelegt werden.
- 10 Es wird eine Verdoppelung der zu pflanzenden Laubbäume (textliche Festsetzung Nr. 9.1) gefordert.

- 11 Die Übergangsbereiche von der Urbanen Mitte zum/ in den Park seien differenziert und verkehrsberuhigt zu gestalten.
- 12 Die Ausgleichsmittel aus dem Bau der ‚Urbanen Mitte‘ sollten zumindest in Teilen für den Erhalt des Parks am Gleisdreieck eingesetzt werden.
- 13 Die Urbane Mitte bzw. dortige gewerbliche Akteur*innen sollten sich an den steigenden Unterhaltungskosten des Parks beteiligen.

Bei einer geringeren Bebauung könnte eine Verminderung der folgenden Probleme erzielt werden:

- 14 Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung
- 15 Versiegelung von fast 100 % der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?
- 16 Zusätzliche Verkehre
- 17 Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten
- 18 Einschränkung des Raumgefühls sowie der Blickmöglichkeiten im Park am Gleisdreieck
- 19 Verschattung des Westparks am Vormittag
- 20 Verschattung des Museumsgeländes am Nachmittag
- 21 Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand
- 22 Erhöhte Windgeschwindigkeiten
- 23 Gefahr der Übernutzung des Parks
- 24 Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen

Abwägung

- 1 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin ist aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet zu entwickeln.
- 2 § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt). Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Im Ergebnis der Abwägung ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.
- 3 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

- 4 Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

Die Anregung, das Modell Schwammstadt Berlin anzuwenden, wird zur Kenntnis genommen. Die Berücksichtigung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsbewirtschaftungskonzepts.

- 5 Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Im Ergebnis wird der klassische Büroarbeitsplatz auch weiterhin wichtiger Bestandteil der Arbeitswelt sein und es dürfte zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.
- 6 Es wird zugestimmt, dass das Quartier außerhalb der Bürozeiten nicht vollständig unbelebt sein sollte. Das wurde in der Planung berücksichtigt. In der „Urbanen Mitte Süd“ ist in den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung vorgesehen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

- 7 Mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen, entsprochen. Überdies wäre im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich:
- Turm 6: Südostfassade
 - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
 - Sockelbau: Ostfassade
- In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll.
- 8 Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern verbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
- 9 Die nach Baurealisierung zu verwendende Energieform wird im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Es werden die Möglichkeiten geschaffen, verschiedene Energieformen einzusetzen. Die Dächer in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind als Flachdächer auszubilden und für Photovoltaikanlagen geeignet. Damit sind die Voraussetzungen zur Umsetzung der ab 2023 geltenden Solarpflicht geschaffen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.
- 10 In der Begründung zum Bebauungsplan wird erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer verpflichtenden Pflanzung von mehr Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden. Die textliche Festsetzung 9.1 wird nicht geändert.
- 11 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Netzverfeinerung eine zusätzliche Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Trebbiner Straße und dem Radfernweg (Rad- und Fußweg) festgesetzt. Die Gestaltung der Kreuzungsbereiche sowie die übrige konkrete Freiraumgestaltung sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
- 12 Der Park am Gleisdreieck dient bereits als Ausgleichsmaßnahme für andere Bauvorhaben, weshalb hier keine weiteren Maßnahmen erfolgen können. Daher hat das Umwelt- und Naturschutzamt die Bunkerberge im Friedrichshain als planexterne Ausgleichsmaßnahme gewählt.
- 13 Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe dient. Allein die Lage der ‚Urbanen Mitte Süd‘ in unmittelbarer Parknähe verpflichtet die Nutzenden und Eigentümer*innen nicht, zum Unterhalt des Parks beizutragen.
- 14 Die Abstandsregeln der Berliner Bauordnung werden eingehalten. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ausdrückliche Festsetzungen im Sinne

- des § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln getroffen. Soweit sich durch die ausdrücklichen Festsetzungen geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden.
- 15 Zur Versickerung des Niederschlagswassers siehe Punkt 4.
- 16 Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt (Stand 03/19). Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert (Stand 08/21). Laut Verkehrsgutachten (2021) beträgt die Zunahme am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer. Ein Einfluss auf den Verkehrsablauf ist nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert.
- 17 Im Plangebiet selbst liegen keine Denkmäler, aber im näheren Umfeld. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur werden angemessen berücksichtigt. Die Berücksichtigung der Denkmäler bedeutet nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird.
- 18 Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) festgesetzt. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5).
- Zur Berücksichtigung des Ortsbilds wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen gewählt, durch die die Einschränkung der vorhandenen Sichtbeziehungen minimiert wird. Zusätzlich ergeben sich weitere Sichtbeziehungen -aus dem weitläufigen Park oder aus den in Hochlage geführten Bahnen- oberhalb des zweigeschossigen Sockelbaus, da hier die beiden Türme (MK 6 und MK 7) als isolierte Baukörper aufragen.
- 19 In dem Gutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht von einer zusätzlichen Verschattung betroffen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.
- 20 In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks mit dem Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass
- nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet.
 - erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr schließt, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr. Dann wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar.

- 21 Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima liegt das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) vor. Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.
- 22 In der Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.
- 23 Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung dient. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Im Grünanlagengesetz werden von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht an diese Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf die Zusatzfrequentierung des Parks mit maximal 134 Personen im Park werktätig als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar.
- 24 Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Dieser Untersuchung sind die benannten Eingriffe nicht zu entnehmen.

Cresco Projektentwicklungs GmbH

Stellungnahme

Die Cresco Projektentwicklungs GmbH in Vertretung der Cresco Station S.à.r.l. sieht ihre Belange als planbetroffene Eigentümerin (Nachbarin) als nicht ausreichend berücksichtigt und gewürdigt. Folgende Gründe werden angeführt:

- 1 Es habe keine ausreichende Berücksichtigung der Cresco Station im Verfahren stattgefunden. Eine Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im frühzeitigen Beteiligungsverfahren vor fast fünf Jahren würde keine Wirkung mehr entfalten.
- 2 In der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung würde die Planung die Belange der Cresco Station ebenfalls nicht ausreichend berücksichtigen.
- 3 Es wird die Meinung vertreten, dass auch außerhalb des Verfahrens eine Abstimmung mit der Cresco Station angezeigt gewesen wäre.
- 4 Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca sei es für die die Cresco Station nicht eindeutig abzuschätzen, welche Belange in welchem Umfang beeinträchtigt sein könnten und wie sie diese angemessen vorbringen kann.

- 5 Die Planunterlagen hätten die Plangebiete klar trennen müssen, um aufzuzeigen, welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen wären. Viele der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Unterlagen beziehen sich hingegen weiterhin auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca.
- 6 Es wird befürchtet, dass die tatsächliche Gesamtbetrachtung zu einer stärkeren Beeinträchtigung der Belange der Cresco Station führt als der Bebauungsplan VI-140cab allein.
- 7 Mit der vorgesehenen Geschossfläche würde die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO deutlich überschritten werden.
- 8 Das Maß der baulichen Nutzung wird abgelehnt, wenn das städtebauliche Konzept vorsehen würde, dass das hohe Nutzungsmaß ausschließlich im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab verwirklicht werden kann und dadurch eine weitere Entwicklung auf dem Grundstück der Planbetroffenen ausgeschlossen wäre.
- 9 Die Nachbarin Cresco Station sei im Verfahren zum Thema Abstandsflächen zu beteiligen.
- 10 Die Abstandsflächen auf dem Grundstück der Cresco Station müssten nicht geduldet werden. Die Nachbarschaftsvereinbarung beziehe sich auf den Bebauungsplan VI-140ca. Durch die Teilung dieses Bebauungsplans sei die Planung grundlegend verändert worden.
- 11 Die Abstandsflächenverkürzung wird zurückgewiesen. Durch die Planung müsste sichergestellt werden, dass die Abstandsflächen zukünftiger Entwicklungen auf dem Grundstück der Cresco Station in gleichem Umfang auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab fallen dürften.
- 12 Es müsste ausgeschlossen werden, dass die Belange der Cresco Station durch heranrückende Bebauung eingeschränkt werden – auch bei einer möglichen Erweiterung des Betriebs.
- 13 Etwaige Auswirkungen der Planung auf den denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz des ehemaligen Postbahnhofs auf dem Grundstück der Cresco Station würden nicht berücksichtigt werden. Es müsste sichergestellt werden, dass der gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB zu berücksichtigende denkmalrechtlich geschützte Umgebungsschutz gewahrt wird.
- 14 Das Verkehrsgutachten beschränke sich nur auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen, das durch die Bebauung des Bebauungsplans VI-140cab verursacht wird. Das durch den Bebauungsplan VI-140caa verursachte Verkehrsaufkommen würde unberücksichtigt bleiben. Das Verkehrskonzept müsste das gesamte Verkehrsaufkommen tragen können.
- 15 Aus dem Verkehrsgutachten würde sich zwar eine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege durch Lieferverkehr, insbesondere anlässlich der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen der STATION Berlin ergeben, aber es wird befürchtet, dass die Belange der Cresco Station – einschließlich derjenigen einer betrieblichen Erweiterung – nicht ausreichend beachtet wurden.
- 16 Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca sei städtebaulich nicht erforderlich. Bloße „Opportunitätserwägungen“ könnten eine Erforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht begründen. Die Nachbarin Cresco Station gibt zu beachten, dass daher das Erforderlichkeitsgebot verletzt sein könnte.
- 17 Es sei nicht ersichtlich, welche Abhängigkeiten durch die Gesamtplanung entstehen und welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen werden.
- 18 Es wird bezweifelt, dass die Auslegung des Planentwurfs im aktuellen Verfahren die erforderliche Anstoßwirkung nach § 3 Abs. 2 BauGB hervorruft.
- 19 Unter der Überschrift „umweltrelevante Stellungnahmen“ wären interne E-Mails ausgelegt worden, die auf nicht zuordenbare Stellungnahmen und Gutachten Bezug nehmen würden.
- 20 Es wird bemängelt, dass der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt bleiben würde, obwohl bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials gemäß §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ermittelt werden müssen. Es würden keine Gründe genannt werden, weshalb der Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt geblieben sei.

- 21 Die potenziellen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Cresco Station würden nicht in die Abwägung eingestellt werden. Da das Grundstück der Cresco Station im Plangebiet des zunächst aufgestellten Bebauungsplan VI-140 für das gesamte Areal des Gleisdreiecks liegt, sei es ebenfalls Bestandteil der Gesamtplanung. Daher wären die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Cresco Station angemessen zu würdigen gewesen. Es wird befürchtet, dass dies zu einer unzulässigen Vorwegbindung führt. Es wird in Frage gestellt, ob potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten auf dem Grundstück der Cresco Station mit dem Hinweis verneint werden könnten, dass das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplans VI-140cb ruht.
- 22 Es wird befürchtet, dass die gesunden Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der Cresco Station durch die nach dem Bebauungsplan VI-140cab zulässige Bebauung beeinträchtigt werden würde und sie daher gezwungen sei, entsprechende Flächen freizuhalten.
- 23 Das der Planung zugrundeliegende Besonnungs- und Verschattungsgutachten würde die Nachbargebäude ausdrücklich nicht berücksichtigen. Daher wäre unklar, auf welcher Grundlage die ausreichende Besonnung der südlichen Veranstaltungshalle (Halle 8) angenommen wird.
- 24 Nach der gegenwärtigen planungsrechtlichen Situation würden auf dem Grundstück der Cresco Station große Entwicklungspotenziale bestehen, die durch die bestehende Bebauung noch nicht ausgeschöpft sind. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab würden sämtliche Entwicklungspotenziale auf dem Grundstück der Cresco Station mit einem pauschalen Verweis auf das Denkmalschutzrecht verneint werden. Das denkmalpflegerische Gutachten würde keine Aussage darüber treffen, inwieweit eine Entwicklung auf dem Grundstück der Cresco Station denkmalschutzrechtlich zulässig wäre.
- 25 Die großen Besucherzahlen und die oft abendlichen Veranstaltungen mit Musik und Vorführungen würden zu hohen Schallemissionen führen. Es wird befürchtet, dass mit der auf Grundlage des Bebauungsplans VI-14cab errichteten Bebauung empfindlichere Nutzungen in die Nachbarschaft der STATION Berlin rücken würden. Damit würden möglicherweise Rücksichtnahmepflichten ausgelöst werden, die die Nutzung als Veranstaltungsort einschränken könnten. Die heranrückende Bebauung müsse sich ausreichend selbst schützen.
- 26 Die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB abgegebene Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm, nunmehr SenSBW) II A15 würde unbeachtet bleiben.
- 27 Es sei damit zu rechnen, dass die Errichtung von ca. 23.750 m² Geschossfläche mit geplantem Nutzungsprofil ein hohes Verkehrsaufkommen durch An- und Abfahrten verursachen würde.
- 28 Es würde nicht ersichtlich werden, wie ÖPNV-Nutzende das Plangebiet, insbesondere den geplanten zweiten Zugang an der Südseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck, erreichen.
- 29 Sofern Geh- und Radwege zum U-Bahnhof Gleisdreieck über das Grundstück der Cresco Station verlaufen sollten, müssten sie beteiligt werden.
- 30 Es sei sicherzustellen, dass die Entwässerung des auf dem Grundstück der Cresco Station anfallenden Niederschlagswassers ordnungsgemäß und in ausreichendem Umfang erfolgen kann.

Abwägung

- 1 Die Cresco Station muss sich die Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) zurechnen lassen. Repräsentant*in im Rahmen der Beteiligungsschritte ist die/der jeweilige Grundstückseigentümer*in zum Zeitpunkt des entsprechenden Verfahrensschritts. Darüber hinaus erfolgte jenseits der gesetzlichen Verfahrensvorschriften auch eine direkte Beteiligung der Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station. Von Anfang an war die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG in die Entwicklung der Planungsüberlegungen einbezogen, insbesondere in die Werkstattgespräche und den städtebaulichen Wettbewerb.
- 2 Bei den Ausführungen zur Abwägung der Interessen der Nachbarin innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um eine Zusammenfassung der vorgebrachten Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und deren Abwägungsergebnis. Die Begründung setzt sich auch an weiteren Stellen mit den Interessen der Eigentümerin des Grundstücks der STATION Berlin auseinander.

- 3 Das Beteiligungsverfahren nach dem BauGB dient gerade dazu, den von dem Bebauungsplan Betroffenen eine Möglichkeit zur Äußerung zur Planung zu geben. Alle Belange, die durch die Planung berührt werden und insbesondere im Rahmen der Beteiligung von Betroffenen mitgeteilt werden, sind abzuwägen. Eine darüberhinausgehende gesetzliche Pflicht zur Abstimmung mit der Nachbarin Cresco Station besteht nicht.
- 4 Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab -bestehend aus Planzeichnung mit Begründung- ausgelegt worden, sodass der relevante Geltungsbereich sowie die aktuelle Planung einsehbar waren. Das Verfahren und die Historie werden in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ klar erläutert und nachvollziehbar dargestellt. In der Veröffentlichung im Amtsblatt wurde ausgeführt, wie und wo Stellungnahmen zu der Planung abgegeben werden können, sodass auch klar war, wie die Nachbarin Cresco Station ihre Belange vorbringen kann, was sie mit ihrer Stellungnahme auch getan hat.
- 5 Relevant ist die inhaltliche Korrektheit und dass die ausgelegten Unterlagen dem aktuellen Stand entsprechen.
Da es sich trotz der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bei der zugrundeliegenden Planung um ein einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das vollständig realisiert werden soll, ist es unschädlich, dass einige sich auf das Gesamtkonzept beziehenden Unterlagen und Stellungnahmen ausgelegt wurden. Aus den vorliegenden Unterlagen ist erkennbar, welche Auswirkungen die Planung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat und welche Belange davon betroffen sind.
- 6 Die Nachbarin führt nicht weiter aus, welche ihrer Belange stärker beeinträchtigt sein sollen. Da auch die Unterlagen zur Gesamtplanung ausgelegt worden sind, sind die daraus zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Nachbarin Cresco Station insoweit sogar dargestellt und für die Nachbarin Cresco Station erkennbar. Darüberhinausgehende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Konkrete relevante Belange der Nachbarin Cresco Station werden bei der Weiterführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) in die Abwägung einbezogen, sofern sie bekannt sind.
- 7 Die Nachbarin Cresco Station kritisiert nicht die Überschreitung der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung als solche. Sie führt dazu aus, dass sie die Festsetzung eines hohen Nutzungsmaßes im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ablehne, sofern dadurch eine weitere Entwicklung auf ihrem Grundstück ausgeschlossen wäre. Die vorgesehene Festsetzung der Geschossflächen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schließt eine Entwicklung auf dem Nachbargrundstück nicht aus.
- 8 Die ablehnende Haltung der Nachbarin Cresco Station wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Für die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Zustimmung der Nachbarin Cresco Station erforderlich.
- 9 Der Bebauungsplan VI-140cab enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin.
Die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, im Rahmen derer die Nachbarin Cresco Station die hier behandelte Stellungnahme eingereicht hat, dient gerade der Beteiligung der Nachbarin Cresco Station im Aufstellungsverfahren und der Berücksichtigung der von ihr geäußerten Belange zur Planung.
- 10 Die Nachbarin Cresco Station ist in die Nachbarschaftsvereinbarung nach Kenntnis des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vollumfänglich eingetreten. Hierzu liegt ein Schreiben der Nachbarin Cresco Station selbst vom 25.03.2020 vor, wonach die Cresco Station S.à.r.l. aufgrund des Grundstückskaufvertrages vom 21./22. Dezember 2018 mit dem Voreigentümer in „*alle Rechte und Pflichten aus der Nachbarvereinbarung eingetreten ist.*“ Es ist daher widersprüchlich, wenn die Nachbarin Cresco Station nunmehr geltend macht, dass die Nachbarschaftsvereinbarung ihr gegenüber keine Wirkung entfalten solle. Hinzu kommt, dass die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowohl im Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung zum Eintritt in die Nachbarschaftsvereinbarung als auch zum Zeitpunkt des Grundstückserwerbes bereits vollzogen und bekannt gemacht worden war.
- 11 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station entbehrt damit jeder Grundlage. Die Nachbarin Cresco Station formuliert keine inhaltliche Kritik an der Abwägung ihrer Belange, sondern richtet als Nachbarin eine Forderung an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, deren Inhalt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sein kann und auch nicht in die Zuständigkeit des Bezirks fällt.

- 12 In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der von der STATION Berlin ausgehende Gewerbelärm und dessen Auswirkungen auf die im Plangebiet befindlichen Nutzungen eingehend untersucht. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zusammengefasst dargestellt.

In einem der vier untersuchten Szenarien ergibt sich eine geringfügige Überschreitung von 0,5 dB vor Teilflächen der Nordostfassade sowie der Nordwestfassade des Turms 6 in einigen Geschossen (gemessen im Fachgutachten für das 9. Obergeschoss). Der Gewerbe-/ Veranstaltungslärm wird vom vorherrschenden Verkehrslärm überlagert und zudem, da die Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts weniger als 1 dB beträgt, als hinnehmbar bewertet.

Zur Entwicklungsmöglichkeit der STATION Berlin aus Sicht des Schallschutzes:

Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION Berlin stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION Berlin zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die auf diesem Grundstück vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin bereits durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin.

- 13 Die Schutzwürdigkeit des ehemaligen Postbahnhofs wurde in die Abwägung einbezogen, der Umgebungsschutz wurde beachtet. Die Planung wurde mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Die Verwirklichung der Planung an dieser Stelle stellt keine wesentlichen Beeinträchtigungen des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes dar. Von einer Beeinträchtigung des Denkmals ist laut dem Fachgutachten nicht auszugehen (siehe Denkmalpflegerischen Gutachten, Seite 90). Das denkmalpflegerische Gutachten wird nicht überarbeitet.
- 14 Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Themen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Verkehrsgutachten. Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung war das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 27.03.2019. Das Verkehrsgutachten wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Es ist richtig, dass im Rahmen der Projektentwicklung ‚Urbane Mitte‘ das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Gesamtprojekts beurteilt werden muss. Dieser Anforderung wurde in der Planungshistorie und wird in dem aktuellen Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Dem Verkehrsgutachten kann entnommen werden, dass auch bei Berücksichtigung beider Plangebiete sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet ist. Der zusätzliche Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bewältigt werden. Auch auf den untergeordneten Zufahrten bleibt ein stabiler Verkehrszustand erhalten. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wird eine Anpassung der Lichtsignalanlagen empfohlen (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021, Seiten 118 f., 122 f.).

Ein Abwägungsdefizit ist daher nicht ersichtlich. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt.

- 15 Das durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehrsaufkommen wird in dem Verkehrsgutachten „mitbetrachtet“. Anders als von der Nachbarin Cresco Station vorgetragen, ergibt sich keine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege.

Von der Nachbarin Cresco Station wurden im Rahmen des bisherigen Aufstellungsverfahrens keine Belange benannt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Der Bezirk hat den von der Cresco beantragten Vorbescheid erteilt.

- 16 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Die Teilung war erforderlich, um die Planungen für das neue Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ fortsetzen zu können, da die Deutsche Bahn zum damaligen Zeitpunkt keine Aussage zur Vereinbarkeit der von ihr geplanten Trasse für die S21 mit der geplanten Bebauung im nördlichen Bereich des Plangebiets VI-140ca (Urbane Mitte) – jetziger Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) – treffen konnte.

Eine Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB liegt nur dann nicht vor, wenn die Planung jeglicher positiven Planungskonzeption entbehrt. Hier dient die Planung (sowohl die Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) als auch die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der Entwicklung eines städtebaulichen Quartiers in besonderer Lage an einem Verkehrsknotenpunkt, das nicht nur die bodensparsame innerstädtische Nachverdichtung, sondern auch die Aufwertung des brachliegenden Baufelds ‚Urbane Mitte‘ zum Ziel hat. Ein positives Planungskonzept liegt somit vor.

- 17 Die im Rahmen der Auslegung zur Verfügung gestellten Fachgutachten beinhalten teilweise auch Aussagen zum Bebauungsplan VI-140ca, d.h. zur gesamten ‚Urbanen Mitte‘. Das ist der Planungshistorie geschuldet. Zum einen können den Fachgutachten die relevanten Aussagen für den Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entnommen werden, zum andern wird hier ein „Mehr“ an Informationen bereitgestellt, damit Planbetroffene sich ein möglichst umfassendes Bild der Auswirkungen der Planung machen können. Die Nachbarin Cresco Station benennt hier keine konkreten Belange, zu denen von ihrer Seite Klärungsbedarf besteht.
- 18 Die Anstoßfunktion wird gewahrt.
- 19 Die einzige E-Mail in den umweltrelevanten Stellungnahmen datiert vom 21. August 2020 von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr, und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK), IV B 22, an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Darin wird die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 vom 7. August 2019 weitergeleitet. Diese Stellungnahme nimmt ausdrücklich Bezug auf das Verkehrsgutachten und daran vorgenommene Änderungen sowie eine erste Stellungnahme vom 11.01.2019. Zudem stellt das Gesetz keine Formanforderungen an die auszulegenden Unterlagen; die Auslage einer E-Mail stellt daher keinen Mangel in der Öffentlichkeitsbeteiligung dar, solange diese nachvollziehbar ist. Dies ist hier für einen verständigen aufmerksamen Lesenden der Fall.
- 20 Die Abwägung im Bebauungsplanverfahren bezieht sich ausschließlich auf die tatsächlichen Verhältnisse. Dazu gehören auch in der Aufstellung befindliche Bebauungspläne, nicht jedoch eine noch nicht näher konkretisierte Planungsabsicht. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb, in dessen Geltungsbereich das Grundstück der Nachbarin Cresco Station liegt, ruht seit der Teilung der Bebauungspläne im Jahr 2015 und wurde noch nie aktiv betrieben. Für den Bebauungsplan VI-140cb liegt kein Bebauungsplanentwurf vor und bis 2021 sind keine konkreten Entwicklungsabsichten bekannt gewesen. Dies wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausdrücklich ausgeführt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Das Vorhaben wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Der Bezirk hat den beantragten Vorbescheid der Cresco erteilt. Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt.
- 21 Die Entwicklungsinteressen der Nachbarin Cresco Station für ihr Grundstück und insbesondere auch die Möglichkeit dazu wurden angemessen berücksichtigt. Ausführungen hierzu finden sich an mehreren Stellen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cb für das Grundstück ruht und wurde nie aktiv betrieben, siehe Punkt 20. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt.
- 22 Auch bei Realisierung der nach dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zulässigen Bebauung sind weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der STATION Berlin gewahrt (siehe Punkt 23).
- 23 Eine Verschattung der Gebäude auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station ist trotz des Titels des Gutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22. Mai 2018 gutachterlich überprüft worden. Hier ist lediglich der Titel des Fachgutachtens im Laufe des Verfahrens redaktionell nicht angepasst worden.

Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten zur Besonnung und Belichtung angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wird in gesonderten Kapiteln eine Untersuchung der Besonnung an den Außenfassaden und der Belichtung der bestehenden Halle 8 der STATION Berlin sowie der relevanten geplanten baulichen Erweiterungen durchgeführt. Die Konzeptentwicklung (Stand Dezember 2021) für die STATION

Berlin sieht u.a. zwei Neubauten vor, die aufgrund der fiktiven Abstandsflächen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln auf das Grundstück der STATION Berlin fallen würden, in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung geprüft wurden: ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss über der vorhandenen Halle 8 und einen fünfgeschossigen Neubau „LZ“ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als Privatstraße der Nachbarin geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des STATION-Grundstücks. Im Ergebnis können auch bei einer Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ für die bestehende Halle 8, für das geplante Brückenbauwerk über der Halle 8 sowie für den Neubau „LZ“ weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

- 24 Zutreffend ist, dass der hier geltende Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) für das Grundstück Luckenwalder Straße 5 die Baustufe V/3 festsetzt. Unabhängig davon, welche Entwicklungspotenziale sich daraus ergeben könnten, vermag dies nichts daran zu ändern, dass der Denkmalschutz der bestehenden Bauten einer umfassenden baulichen Entwicklung sowie die bereits sehr lärmintensive Nutzung des Grundstücks einer weitergehenden mit einer Erhöhung des Gewerbelärms verbundenen Nutzung entgegenstehen.

Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde ein „Denkmalpflegerisches Gutachten Gleisdreieck“ (Stand 06/2017) erstellt. Das denkmalpflegerische Gutachten trifft keine Aussagen zu Entwicklungsmöglichkeiten aus denkmalpflegerischer Sicht im benachbarten Bebauungsplangebiet VI-140cb, denn das gehörte nicht zum relevanten Untersuchungsumfang für den Bebauungsplan.

- 25 Die Geräuschemissionen an den Fassaden der geplanten Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden in der schalltechnischen Untersuchung detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt. Untersucht wurden dabei vier Szenarien des Veranstaltungsbetriebs der STATION Berlin. In drei Szenarien wurde der Immissionsrichtwert (IRW) nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten. Eine Beeinträchtigung der geplanten Nutzungen im Plangebiet ist in diesen Fällen nicht zu befürchten.

Der Gewerbelärm in Form von Geräuschemissionen durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin, den zulässigen Liefer- und Ladeverkehr südlich der Halle 8 sowie in Form von tieffrequenten Geräuschen wurde intensiv untersucht. Schutzmaßnahmen der STATION Berlin werden aufgrund der geplanten Nutzungen im Bereich der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht erforderlich.

Im Rahmen der erneuten eingeschränkten Behördenbeteiligung (16.11.2020 bis 16.12.2020) teilte das Umwelt- und Naturschutzamt mit, dass es die überarbeitete schalltechnische Untersuchung vom 08.11.2019 hinsichtlich der Bedenken in ihrer letzten Stellungnahme vom 28.02.2019 überprüft hat. Als Fazit wird festgestellt, dass die „STATION Berlin“ in dem Fachgutachten ausreichend untersucht wurde.

- 26 Bei der zitierten Stellungnahme handelt es sich, anders als von der Nachbarin Cresco Station behauptet, nicht um Äußerungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm, nunmehr SenSBW) II A15, sondern des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt. Die Stellungnahme wurde im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung 2016 abgegeben. Zu dem Zeitpunkt lag noch kein Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ vor. Bei dieser Äußerung handelt es sich lediglich um eine Anregung, die im Übrigen auch berücksichtigt wurde.
- 27 Das durch die Verwirklichung der Planung des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursachte Verkehrsaufkommen wurde im Verkehrsgutachten ermittelt und dargestellt. Demnach ist von einer Zunahme des Verkehrs um etwa 4% am Vormittag und 2% am Nachmittag auszugehen. Diese äußerst geringe Verkehrszunahme führt nach Einschätzung des Gutachtenden im übergeordneten Straßennetz und an den Verkehrsknotenpunkten nicht zu einer Veränderung der bereits bestehenden Verkehrssituation und kann mit den bestehenden Verkehrsanlagen bewältigt werden.
- 28 Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.
- 29 Geh- und Radwege sind ausschließlich im Bereich der privaten Verkehrsfläche – auf der verlängerten Trebbiner Straße – sowie am nördlichen Rand des Kerngebiets MK 6 geplant. Geh- und Radwege auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station sind nicht vorgesehen und liegen zudem nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

- 30 Die Niederschlagsentwässerung des Grundstücks der Nachbarin Cresco Station ist kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und sollte von der Nachbarin Cresco Station privatrechtlich mit der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Besitz S.à r.l., geregelt werden. Die Sicherstellung der Niederschlagsentwässerung der STATION Berlin über ein anderes Privatgrundstück liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station wird zurückgewiesen.

B Ergebnis

Fachgutachten

Folgende Fachgutachten wurden aktualisiert und ergänzt:

- Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung
 - Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022)
- Fachgutachten zur Besonnung, Belichtung und Verschattung
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd - Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung" (Stand: 06.05.2022)

Städtebauliches Konzept / Masterplan

Ergänzung des Masterplans:

- Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit
 - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022)

Planung / Festsetzungen

Der Bebauungsplanentwurf wird im Ergebnis dieser Abwägung weder geändert, noch ergänzt.

Begründung

In der Begründung werden die Ausführungen zu folgenden Themen redaktionell geändert und ergänzt:

- Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘
- Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“
- Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten
- Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck
- Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021
- Besonnung, Belichtung und Verschattung auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.
 - Besonnung und Belichtung der Halle 8 und geplanter Ergänzungsbauten der STATION Berlin
- Kapitel A III. 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“
 - Entwicklungskonzept der STATION Berlin berücksichtigen
- Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
 - Ausführungen zur AV Stellplätze in der Fassung vom 16.06.2021

- Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
 - U.a. Schallschutzanforderungen von Büroräumen nachts
- Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach
- Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag
- Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens
- Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
 - u.a. Umgebungsschutz der STATION Berlin
- Verschattung Park am Gleisdreieck / Grundstück Deutsches Technikmuseum auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Verschattung Park am Gleisdreieck auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

Städtebaulicher Vertrag

Im städtebaulichen Vertrag werden folgende Inhalte geändert:

- Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser
- Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen

Zusammengefasstes Ergebnis aus den Beteiligungsschritten / Änderung der Planung

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Wiederholung der Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.
- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
 - *Im Kerngebiet MK 6 Im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 Im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b*

können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Die Texte der Stellungnahmen in der folgenden Tabelle basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
71	Bündnis Stadtnatur in K 61 - Teil 1 Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Zum Umweltbericht, Schutzgut Pflanzen und Tiere Auf der Seite 75 wird im Fazit ausgeführt, durch die Planungen ergeben sich "keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten."	71.1	Artenschutzrechtliche Konfliktlagen sind bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahme- oder Befreiungslage hineingeplant wird. Diese Prüfung ist dem Kapitel 2.5.2 des Umweltberichts zu entnehmen.
		Dieses Fazit betrifft Biologische Vielfalt ist nur ein Teil der Ergebnisse des Fachgutachtens (Scharon 2017). Im B-Plan Entwurf werden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben somit nicht berücksichtigt, die in dem zugrundeliegenden Fachgutachten allerdings deutlich benannt wurden, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter (Haussperlinge, Hausrotschwanz, Bachstelze) betreffend. Für diese gilt das Tötungsverbot und im Unterschied zu Freibrütern auch das GANZJÄHRIGE Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden. Hierzu das Gutachten Seite 16 (Scharon 2017): „Zu den ganzjährig geschützten Niststätten gehören solche, die über mehrere Jahre genutzt werden, wie	71.2	Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Abb. 11 des Fachgutachtens), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung. Unabhängig davon gilt eine Bauzeitenplanung. Demnach ist vor Maßnahmenbeginn an Gebäuden zu prüfen, ob sich hier ganzjährig geschützte Lebensstätten befinden. Wäre dies der Fall, sind Ersatzniststätten zu schaffen. Der Ausgleich von Niststätten ist nach den Maßgaben des § 3 der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten des Landes Berlin geregelt. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob ar-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Greifvogelhorste, Baumhöhlen und Höhlen sowie Nischen an Gebäuden. Das betrifft im Plangebiet die Arten Bachstelze, Hausrotschwanz und Haussperling, die vor allem im östlichen Bereich, in den Gebäuden und U-Bahntrassen günstige Brutplätze finden." Und weiter auf S. 18: "Der Rückbau von Gebäuden sollte außerhalb der Brutzeit erfolgen. Kann das nicht gewährleistet werden müssen unmittelbar vor Baubeginn die betroffenen Gebäude nach vorhandenen Nist- und Lebensstätten abgesucht werden. Beim Fund kann dies während der Brutzeit zu Einschränkungen im Bauablauf führen. Für die ganzjährig geschützten Nistplätze müssen im Falle einer Beseitigung Ersatzniststätten an geeigneten Standorten angebracht werden (siehe Abschnitt 6.4.)."		tenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist hier erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotsstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde. Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Wir fordern Sie auf, diesen Erfordernisse Rechnung zu tragen und die Planung entsprechend anzupassen, ansonsten ist der B-Plan nicht vollzugsfähig. Eine ausführlichere Stellungnahme wird an die e mail Adresse des Stadtplanungsamtes gesandt.	71.3	Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
71a	Bündnis Stadtnatur in K 61 - Teil 2 Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Auf bereits versiegelten Flächen nachzuverdichten ist besser, als Grünflächen dafür zu opfern. So werden keine Versickerungsflächen verbaut und keine dringend in der Stadt benötigten Grünflächen zerstört. Bevölkerungswachstum, Trockenheit und Überhitzung, Gesundheitsrisikozunahme und Ressourcenknappheit stellen die Funktionalitäten der öffentlichen Räume und besonders der Grünflächen in Frage. An den öffentlichen Raum (Straßen, Plätze, Freiflächen und Parkanlagen) ergeben sich neue gestalterische	71a.1	Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um genau so einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/ 2015 berräumt. Durch die Entwicklung an diesem Standort wird dem Aspekt der Innenentwicklung besonders Rechnung getragen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		und funktionale Anforderungen. Für den öffentlichen Raum stellen sich akut grundlegend neue Herausforderungen.		
		Zum Umweltbericht, Schutzgut Pflanzen und Tiere Auf der Seite 75 wird im Fazit ausgeführt, durch die Planungen ergeben sich "keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten."	71a.2	Artenschutzrechtliche Konfliktlagen sind bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahme- oder Befreiungslage hineingeplant wird. Diese Prüfung ist dem Kapitel 2.5.2 des Umweltberichts zu entnehmen.
		Dieses Fazit betrifft Biologische Vielfalt ist nur ein Teil der Ergebnisse des Fachgutachtens (Scharon 2017). Im B-Plan Entwurf werden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben somit nicht berücksichtigt, die in dem zugrundeliegenden Fachgutachten allerdings deutlich benannt wurden, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter (Haussperlinge, Hausrotschwanz, Bachstelze) betreffend. Für diese gilt das Tötungsverbot und im Unterschied zu Freibrütern auch das GANZJÄHRIGE Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden. Hierzu das Gutachten Seite 16 (Scharon 2017): „Zu den ganzjährig geschützten Niststätten gehören solche, die über mehrere Jahre genutzt werden, wie	71a.3	Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Abb. 11 des Fachgutachtens), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung. Unabhängig davon gilt eine Bauzeitenplanung. Demnach ist vor Maßnahmenbeginn an Gebäuden zu prüfen, ob sich hier ganzjährig geschützte Lebensstätten befinden. Wäre dies der Fall, sind Ersatzniststätten zu schaffen. Der Ausgleich von Niststätten ist nach den Maßgaben des § 3 der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten des Landes Berlin geregelt. Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist hier er-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Greifvogelhorste, Baumhöhlen und Höhlen sowie Nischen an Gebäuden. Das betrifft im Plangebiet die Arten Bachstelze, Hausrotschwanz und Haussperling, die vor allem im östlichen Bereich, in den Gebäuden und U-Bahntrassen günstige Brutplätze finden." Und weiter auf S. 18: "Der Rückbau von Gebäuden sollte außerhalb der Brutzeit erfolgen. Kann das nicht gewährleistet werden müssen unmittelbar vor Baubeginn die betroffenen Gebäude nach vorhandenen Nist- und Lebensstätten abgesucht werden. Beim Fund kann dies während der Brutzeit zu Einschränkungen im Bauablauf führen. Für die ganzjährig geschützten Nistplätze müssen im Falle einer Beseitigung Ersatzniststätten an geeigneten Standorten angebracht werden (siehe Abschnitt 6.4.)."		folgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotsstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde. Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Wir fordern Sie auf, diesen Erfordernisse Rechnung zu tragen und die Planung entsprechend anzupassen, ansonsten ist der B-Plan nicht vollzugsfähig.	71a.4	Es besteht kein Änderungsbedarf der Planung.
		Des Weiteren beanstanden wir die vorbereitenden Maßnahmen, hier konkret Rodungen und Fällungen auf den jetzigen Baufeldern zwischen 2012 und 2015 wie folgt: Seite 75, 2.4.3: "Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume." Seite 69: „Der Park am Gleisdreieck bietet für die wenigen Arten geeignete Ausweichlebensräume. Für die	71a.5	Die Rodungen und Fällungen, die zwischen 2012 und 2015 erfolgt sind, sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Zeitpunkt liegt vor Beginn des Bebauungsplanverfahrens. Für den Bebauungsplan ist der Zustand relevant, der zu Beginn des Verfahrens, insbesondere zum Zeitpunkt der Beauftragung der artenschutzrechtlichen Untersuchung im Jahr 2016/2017 vorgefunden wurde. Die Situation vor den benannten Rodungen und Fällungen kann heute nicht mehr beurteilt werden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		genannten Arten ist davon auszugehen, dass die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust einzelner Brutplätze nicht beeinträchtigt werden. Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.“		
		Wir sehen diesen Tatbestand im Jahr 2014/15 erfüllt wie folgt: Im U-Bhf. U2, Sockelgeschoss, wurden Haussperlingsniststätten nachgewiesen (Scharon 2017). Die Grundstücke westlich des Gebäudes U-Bahnhof Gleisdreieck (U 2) und zur Grundstücksgrenze Gleisdreieckpark West waren bis 2014 relativ dicht mit Strauchgehölzen sowie mit groß- und kleinkronigen Bäumen, bewachsen, der Grünstreifen entlang der Sockel der Bahngleise an der Fahrstraße parallel des U Bhf. U2 war ebenfalls spontan mit Robinien und Birken dicht bewachsen. Für die Haussperlingskolonie am U-Bahnhof, die im Umweltgutachten nicht erwähnt, im ökologischen Gutachten (Scharon 2017) aber kartiert ist, liegt nahe, dass es sich bei diesen Gehölzen um regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten handelte. Der Park am Gleisdreieck ist für diese Haussperlinge als Ausweichlebensraum, wie auf Seite 69 beschrieben, nicht in räumlichem Zusammenhang zu den Brutplätzen. (Aktionsradius während der Brutzeit 50 – 100 m).	71a.6	Der U-Bahnhof, das U-Bahnviadukt und die Flächen westlich davon liegen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und sind daher zudem kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Hierzu können wir kein ökologisch-faunistisches Gutachten finden. Wo ist dieses einsehbar? (Zum Zeitlichen Rahmen der Rodungen: -Rahmenvertrag: 2005, -Städtebauliches Werkstattverfahren 2014/2015, Ökologisches Gutachten (Scharon): 2017).	71a.7	Es ist nicht bekannt, ob hierzu im Auftrag der Projektträgerin ein ökologisch-faunistisches Fachgutachten erstellt wurde. Das ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Das jetzige „Baufeld Süd“ war ebenfalls seit dem Rückbau der Gleisanlagen mit Spontanvegetation aus Strauchgehölzen sowie groß- und kleinkronigen Bäumen bewachsen. Dort steht jetzt noch einer der drei erwähnten, nach BaumSchVO geschützten und zu ersetzenden Bäume. Die anderen Bäume auf diesem Baufeld wurden ebenfalls zwischen 2012 und 2015 gerodet.	71a.8	Die Rodungen und Fällungen, die zwischen 2012 und 2015 erfolgt sind, sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Zeitpunkt liegt vor Beginn des Bebauungsplanverfahrens. Für den Bebauungsplan ist der Zustand relevant, der zu Beginn des Verfahrens, insbesondere zum Zeitpunkt der Beauftragung der artenschutzrechtlichen Untersuchung im Jahr 2016/2017 vorgefunden wurde. Die Situation vor den benannten Rodungen und Fällungen kann heute nicht mehr beurteilt werden.
		Auch hierzu finden wir kein ökologisch-faunistisches Gutachten. Wo ist dieses einsehbar?	71a.9	Es ist nicht bekannt, ob hierzu im Auftrag der Projektträgerin ein ökologisch-faunistisches Fachgutachten erstellt wurde. Das ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		S. 48 der Begründung zum B-Plan (Umweltgutachten) weist auf § 44 BNatSchG hin. Für das Bauvorhaben stellen wir die rechtskonforme Durchführung infrage, wenn nicht vor den Rodungen eine ökologisch-faunistische Untersuchung durchgeführt wurde, die den funktionalen Zusammenhang tatsächlich vorhandener Ruhe- und Aufzuchtstätten sowie der Brutplätze wiedergibt, den Erhalt von für die Fortpflanzung essentiellen Nahrungsflächen berücksichtigt und somit insgesamt die fortwährende Existenz der ökologischen Funktionen von Lebensstätten sicherstellt. Es wurden im Zuge der vorbereitenden Baumaßnahmen bereits Lebensstätten (Ruhe- und Fortpflanzungsstätten) gebäudebewohnender Arten durch Rodungen zerstört, die nicht erfasst und deren ökologischer Ersatz daher nicht im Gutachten angegeben ist. Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang müssen im Gutachten	71a.10	Im Rahmen der Öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden alle Fachgutachten der Öffentlichkeit über das Internet zur Verfügung gestellt bzw. lagen im Bezirksamt öffentlich aus. Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Die Untersuchung ist als Abwägungsgrundlage geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, das nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) nunmehr das Plangebiet darstellt, ergeben haben. Unabhängig von faunistischen Kartierungen zum Bebauungsplan entstehen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erst im Vollzug. Das heißt vor Maßnahmenbeginn sind immer ganzjährig geschützte Lebensstätten festzustellen, da sich dies auch innerhalb eines Jahres verändern kann. Die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im geplanten Bau Feld befanden sich seit Beginn des Planverfahrens zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) keine Strauchgehölze sowie groß- und kleinkronigen Bäume. Die

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ausgeführt und die Standorttreue einzelner Tierarten berücksichtigt sein. Des Weiteren sind die zu rodenden Bäume auf dem jetzigen Gelände des Gleisdreieckparks westlich des Technikmuseums sowie eines Streifens des Geländes Technikmuseum, das als Baufeld bzw. Feuerwehruzufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße im B-Plan ausgewiesen ist, nicht erfasst und Ausgleichspflanzungen hierfür werden nicht erwähnt. Wir fordern eine Berücksichtigung der zwischen 2012 und 2015 im Zuge der bauvorbereitenden Maßnahmen/ Zwischennutzung gerodeten Bäume und Strauchgehölze sowie der Bäume auf den Geländen Gleisdreieckpark und Technikmuseum, die für das Baufeld Süd bzw. die Feuerwehruzufahrt gefällt werden und eine entsprechend erhöhte Anzahl der auszugleichenden Bäume und einheimischen Gehölze.		Fläche stellte sich immer als Brachfläche mit niedrigem Bewuchs dar.
		Klimawandel Die Auswirkungen auf das Stadtklima (Aufheizung der mittleren Umgebungstemperatur um 2-3°C) stellt eine erhebliche Aufheizung dar, für deren Kompensation nicht mit dem Gleisdreieckpark argumentiert werden darf, da dieser bereits eine Ausgleichsmaßnahme für den Potsdamer Platz darstellt.	71a.11	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) treten die stärksten Abnahmen innerhalb des Plangebietes auf. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der westlich an das Plangebiet angrenzende unbebaute Freiraum betroffen. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme kommt es also zu keiner erheblichen Aufheizung des Stadtklimas. Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen. In der Planung wird auch nicht argumentiert, dass der Park am Gleisdreieck zur Kompensation der Lufterwärmung dienen soll. Allerdings mindert die Lage am weitläufigen Park die klimatischen Auswirkungen. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Glasbauweise ist nicht vereinbar mit anzustrebender CO₂-Neutralität und den geforderten ambitionierten Maßnahmen des Bezirkes gegen den Klimawandel. Glasherstellung ist sehr CO₂ intensiv. Hinter Glasfassaden muss im Winter verstärkt geheizt und Sommer durch Klimaanlage, die ihre Wärme zusätzlich in die Umgebung abgeben, gekühlt werden, was die Umgebung weiter aufheizt.	71a.12	Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Dieser Entwurf sieht für die Fassaden einen transparenten und hohen Glasanteil vor. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich jedoch nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um einen Angebots-Bebauungsplan. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte: ▪ Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude, ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen, ▪ Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung. Dennoch wurde aufgrund des Wettbewerbsergebnisses in den Umweltbericht aufgenommen, dass Glasfassaden eine mögliche Ausführungsvariante sind. Büros mit großen Glasfronten müssten stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt. Die im Umweltbericht genannten Auswirkungen wurden in der Abwägung berücksichtigt. Die Ausgestaltung der Baukörper erfolgt also zu einem späteren Zeitpunkt. Aspekte des Klimaschutzes und der CO₂-Neutralität werden dann Berücksichtigung finden. Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese betreffen auch die Fassadengestaltung.
		Die Ausrichtung der Hochhäuser wird die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.	71a.13	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie auf die Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i> Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Er-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				gebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“ Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird gemäß Gutachten nicht beeinträchtigt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.
		Die Erhöhung der vereinbarten Geschossflächenzahl stellt einen Verstoß gegen den städtebaulichen Vertrag dar.	71a.14	Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner*innen des städtebaulichen Rahmenvertrags 2005 zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird die Ermittlung der 119.000 m² GF im Kapitel „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ auf Seite 133 erläutert. Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag verlangt. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m². Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
		Bodenversiegelung <u>1.3 Grün- und Freiflächenkonzept</u> „Die nicht überbauten Flächen sollen als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen städtischen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Das soll vor allem durch eine - in Bezug auf das Material - einheitliche Befestigung der Freiflächen mit Platten und Pflaster erreicht werden. An einigen Stellen soll die Gestaltung durch Pflanzflächen, Wasserelemente oder auch einzelne Baumpflanzungen ergänzt werden.“	71a.15	-
		Im Zusammenhang mit zukünftig erwarteten langen Trockenperioden sowie Starkregenereignissen ist ein	71a.16	Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Zum Thema Niederschlagsentwässerung wurde ein Gutachten mit dem Titel

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		solcher Versiegelungsgrad nicht vereinbar mit den geforderten ambitionierten Maßnahmen gegen den Klimawandel in Berlin. Bei Starkregenereignissen wird hier das Niederschlagswasser direkt dem Mischwasser zugeführt und bei Überlastung des Systems direkt in den Landwehrkanal geleitet, was regelmäßig zu Fischsterben führt.		„Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin, Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab“ vom 08.07.2019 erstellt, mit folgendem Ergebnis: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Versickerung in einem Mulden-Rigolen-System ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Aufgrund der fehlenden Versickerungsmöglichkeiten Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal. Empfohlen wird die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation. Dieses Gutachten war Bestandteil der erneuten Behördenbeteiligung (12/2018 bis 01/2019) und der öffentlichen Auslegungen (11/2020 bis 02/2021). 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Damit ist gewährleistet, dass keine Einleitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation erfolgt. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.
		<u>3.1 Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB)</u> „Vorgesehen sind - im Sinne eines urbanen Quartiers - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und in eingeschränktem Umfang auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.“	71a.17	Wie dem Zitat aus der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu entnehmen ist, sind nicht nur vielfältige gewerbliche Nutzungen vorgesehen, sondern auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke zulässig. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ läuft seit 2015 und befindet sich in der Endphase. Die Nutzungsziele wurden seitdem vom Bezirksamt als Plangeber als richtig bestätigt.
		Derzeit stehen viele Bürogebäude Homeoffice-bedingt, leer. Homeoffice wird in der Zukunft verstärkt realisiert.	71a.18	Während der derzeitigen Corona-Pandemie hat Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten. Es ist richtig, dass darüber diskutiert wird, ob und welche Auswirkungen diese Arbeitsform nach Bewältigung der Corona-Pandemie dauerhaft auf den Büromarkt haben wird. Dazu gibt es verschiedene Prognosen. Eine belastbare Aussage für die Entwicklung nach Corona gibt es allerdings nicht und kann es zurzeit auch nicht geben. Es

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ‚Urbanen Mitte‘ zukünftig um einen sehr gut an den ÖPNV angeschlossenen sowie zugleich zentralen Standort in der Stadt handeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für solche Büroflächen, die gut angebunden innerhalb des S-Bahn Rings Berlin liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Der inzwischen hohe Anteil von Homeoffice wird an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts ändern. Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen: ▪ Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von rd. 3 %. ▪ Die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme pro Beschäftigten beträgt etwa 25 m². Bei einem jährlichen Zuwachs von 20.000 Beschäftigten ergibt dies einen rechnerischen Flächenbedarf von 500.000 m². ▪ 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Effekte von Homeoffice auf die Büroflächennachfrage sind schwer zu prognostizieren. Das theoretische Potenzial von Homeoffice wird je nach Branche auf 20-30 % geschätzt (Zzgl. des bestehenden Anteils von Homeoffice). Grundsätzlich lässt sich eine ambivalente Entwicklung feststellen: einerseits ist zu beobachten, dass flexible Arbeitsmodelle (bspw. Desk-Sharing und Homeoffice) von Arbeitgebern verstärkt umgesetzt werden, andererseits ergibt sich derzeit ein erhöhter Flächenbedarf in Büroräumen selbst aufgrund von Hygiene- und Abstandsanforderungen. Vor diesem Hintergrund werden für die Nutzung von Großraumbüros neue Flächenkonzepte benötigt. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.
		Ist diese rein gewerbliche Nutzungsart dergestalt großer Gebäude nicht am Bedarf und an den Erfordernissen der Zeit vorbeigeplant?	71a.19	Wie bereits in Zeile 71a.17 dargestellt, ist keine rein gewerbliche Nutzung vorgesehen. Für die geplanten vielfältigen Nutzungen in den beiden unteren Geschossen besteht Bedarf, der durch die Eigenentwicklung stark gestützt wird. Wie auch die aktuelle Untersuchung von SenSW zum Büroflächenmarkt Berlin ergeben hat, besteht aufgrund der Beschäftigtenentwicklung auch weiterhin Bedarf an Büroflächen. Fazit: Fachgutachten

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Städtebauliches Konzept / Masterplan Ergänzung des Masterplans: ▪ Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit • Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: ▪ Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ ▪ Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ▪ Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag ▪ Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens ▪ Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens Städtebaulicher Vertrag ▪ Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser ▪ Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
105	BLN Berliner Landesar- beitsgemeinschaft Naturschutz e.V. Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Es ist ein sehr hoher Versiegelungsgrad im Plangebiet vorgesehen. Deswegen ist es von besonderer Wichtigkeit noch einmal zu prüfen, welche versiegelten Flächen möglicherweise nicht notwendig sind, da, wie in der Begründung zum B-Plan steht, dass „das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt“ beitragen wird (Seite 57) und jede begrünte Fläche diesen Effekt reduzieren kann.	105.1	Durch die Eingriffsregelung besteht die gesetzliche Verpflichtung, vermeidbare Eingriffe zu vermeiden. Dies ist hier erfolgt. Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen müssen realistisch angenommen werden. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da das Quartier oberirdisch autofrei sein soll. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Oberflächenausprägung oberirdisch. In der Abwägung überwiegt die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs.
		Bei der Bepflanzung der Grünflächen sollten ausschließlich insektenfreundliche Pflanzen verwendet und eine extensive Bewirtschaftung vorgesehen werden, im Sinne des Aktionsprogramm Insektenschutz (BMU 2019).	105.2	Im Bebauungsplan werden keine Festsetzungen zu den zu verwendenden Pflanzen getroffen.
		Die textlichen Festsetzungen sollten überarbeitet werden. Anstatt der textlichen Festsetzung Nr. 9.4 eine Dachbegrünung von mindestens 15% pro Kerngebiet festzulegen, sollte festgelegt werden die Dachfläche zu 100% zu nutzen, wobei mindestens 25% auf eine Dachbegrünung entfallen und der restliche Anteil zur Energieerzeugung mit Photovoltaikanlagen oder anderen Nutzungen z. B. zur Freizeitgestaltung genutzt wird. Dabei ist zu beachten, dass auch eine Begrünung unter den Photovoltaikanlagen möglich ist und durch teilweise Verschattung zu einer höheren Biodiversität auf der Dachfläche beiträgt, wie das STEP Klima KONKRET an einem Beispiel zeigt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2016, S.	105.3	Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% Dachbegrünung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründä-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		32). Zudem erhöht die Begrünung unter einer Photovoltaikanlage, deren Leistung um bis zu 20%.		cher lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
		Die Substratmächtigkeit der Dachbegrünung sollte mindestens 0,5 m betragen und sowohl extensiv als auch intensiv bepflanzt werden, um möglichst vielen Fluginsekten und auch Vögeln einen Lebensraum zu bieten. Dabei kann das STEP Klima KONKRET (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt 2016, S. 30) als Planungshilfe verwendet werden. Ein gutes Konzept geeigneter Dachbegrünung wurde Bspw. von Prof. Brenneisen der ZHAW entwickelt. Gründächer und Fassadenbegrünung haben positive Auswirkungen auf das Klima, die Biodiversität und den Wasserrückhalt im Gebiet. Bei einer extensiven Pflege und einer artenreichen Bepflanzung mit heimischen insektenfreundlichen Pflanzen wäre dies im Sinne des Aktionsprogramms Insektenschutz (BMU 2019).	105.4	In der textlichen Festsetzung 9.4 wird festgesetzt, dass der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus mindestens 10 cm betragen soll. Zur Ausführung der Dachbegrünung gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die laufend weiterentwickelt und im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden. Die Konkretisierung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, die textliche Festsetzung 9.4 wird nicht geändert.
		Des Weiteren sollte eine textliche Festsetzung ergänzt werden, welche die Fassadenbegrünung mit ranken-	105.5	Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		den Pflanzen an mindestens einer Fassade pro Gebäudeteil vorschreibt. Die Pflanzen sind bei Abgang nachzupflanzen. Beide Festsetzungen können auf der Rechtsgrundlage des §9 Abs. 1 Nr. 25a) BauGB basieren.		soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte: ▪ Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold, ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude, ▪ Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung. Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt. Eine Fassadenbegrünung wird nicht vorgegeben, ist aber auch nicht ausgeschlossen, sondern Gegenstand der konkretisierenden Planung.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Gegen die artenschutzrechtlichen Gutachten haben wir keine Einwände und unterstützen diese vollumfänglich. Besonders das Thema Vogelschlag ist bei der geplanten Bebauung mit Hochhäusern äußerst wichtig.	105.6	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		Eine direkte Einleitung des Regenwassers in den Landwehrkanal lehnen wir ab. Auf diese Weise geht das wertvolle Gut verloren. Das ist in Zeiten anhaltender Trockenheit (seit 2018) nicht tragbar. Hinzu kommt, dass in den vergangenen Jahren bei Starkregenereignissen die Ableitung von Regenwasser in Mischwasserkanäle und von dort in die Oberflächengewässer dazu geführt hat, dass sich das Regenwasser mit dem Abwasser vermischt und zu Umweltschäden u. a. im Landwehrkanal geführt haben.	105.7	Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Zum Thema Niederschlagsentwässerung wurde ein Gutachten mit dem Titel „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin, Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab“ vom 08.07.2019 erstellt, mit folgendem Ergebnis: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Versickerung in einem Mulden-Rigolen-System ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Aufgrund der fehlenden Versickerungsmöglichkeiten Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal. Empfohlen wird die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation. Dieses Gutachten war Bestandteil der erneuten Behördenbeteiligung (12/2018 bis 01/2019) und der öffentlichen Auslegungen (11/2020 bis 02/2021). 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Auch eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen. Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.
		Der an die Gebiete MK6 und MK7 angrenzende Park am Gleisdreieck sowie der Museumsteich bieten sich an, das anfallende Regenwasser für die Begrünung bzw. Speisung des Teiches aufzunehmen. Es sollte ein Konzept zur Speicherung und Ableitung allen überschüssigen Regenwassers, was nicht auf Gründächern zurückgehalten werden kann, in den Park erstellt werden. Somit könnte die nahe liegende Grünanlage für die zukünftigen Anwohner und arbeitenden Menschen gestützt und gesichert werden. Das ist ein	105.8	Die Anregungen zur Haltung und Nutzung des Niederschlagswassers vor Ort werden zur Kenntnis genommen. Sie sind kein Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften, siehe auch Zeile 105.7.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		guter Beitrag zum Erhalt und zur Stärkung der gesunden Arbeits- und Lebensverhältnisse vor Ort. Aufgrund dessen, dass großflächig Tiefgaragen geplant sind, sollte es möglich sein, einzelne Bereiche als Regenwasserspeicher auszubauen und zu nutzen und von dort aus, das Regenwasser in die bedürftigen Grünanlagen oder an Straßenbäume abzuleiten.		
		Quellen: ▪ Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist ▪ BMU: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2019). Aktionsprogramm Insektenschutz – Gemeinsam wirksam gegen das Insektensterben. ▪ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.) (2016). Stadtentwicklungsplan Klima – KONKRET – Klimaanpassung in der Wachsenden Stadt	105.9	Fazit: Fachgutachten ▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderung oder Ergänzung Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: ▪ Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens ▪ Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach Städtebaulicher Vertrag ▪ Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser
84	Bürgerinitiative Westtangente e.V.	<u>Vorläufige Stellungnahme zum Entwurf des B-Plans VI-140cab</u>	84.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Die Bürgerinitiative Westtangente lehnt den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.		Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck. a) Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadtUm, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (Rechtsnachfolgerin: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche Inhalte: ▪ Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren. ▪ Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und die Vereinbarung eines Entschädigungsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern in späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden. Weichen die Nutzungsmaße gemäß den Bebauungsplänen oder erteilten Baugenehmigungen nach einer Bilanzierung erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil von den maßgeblichen Nutzungsmaßen ab, kann CA Immo bzw. die jeweilige Eigentümerin vom Land Berlin eine Entschädigung in Höhe der Differenz des Grundstückswerts fordern. b) Der städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 geht auf einen Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Regierenden Bürgermeister

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				von März 1994 zurück (Anlage 1 zum Rahmenvertrag), der den Ankauf von nur 16 ha Fläche durch das Land Berlin als Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauung am Potsdamer Platz/ Leipziger Platz betraf. Bereits in diesem Notenwechsel vereinbarten die Parteien die Entwicklung der restlichen Flächen des Gleisdreiecks, d.h. Flächen von beachtlichem Ausmaß als Bauflächen. In den weiteren Verhandlungen erreichte Berlin, dass die Baufelder erheblich reduziert wurden und stattdessen große Flächen zeitnah nach Abschluss des Rahmenvertrags an das Land Berlin übertragen wurden. Teilweise erwarb das Land Berlin die Flächen zum Verkehrswert. Aufgrund der Tatsache, dass im Rahmenvertrag vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) ausgewiesen wurden, konnte das Land Berlin weitere Teilflächen als zugeordnete Ausgleichsflächen unentgeltlich ebenso zeitnah erwerben. Diese Teilflächen wurden als Ausgleichsflächen definiert, um dort Ersatzmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe durchzuführen, die durch die Festsetzung von Bebauungsplänen auf den Baufeldern entstehen würden. Der im städtebaulichen Rahmenvertrag vereinbarte Entschädigungsmechanismus diente schließlich ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Der Entschädigungsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d. h. im Jahr 2021, die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, geschweige denn der Park gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen. Gleichzeitig forderte die Deutsche Bahn/ Vivico jedoch eine Sicherheit hinsichtlich der ausgewiesenen Baufelder, die über den Entschädigungsmechanismus hergestellt wurde. Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung im Herzen der Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Auch die Besonnung der Flächen wird durch die Türme 6 und 7 nur gering beeinflusst.
		Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrüpfungspflicht ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten. Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks, ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind.	84.2	Es ist unklar, was mit dem Nachweis der Begrüpfungspflicht gemeint ist. Eine Begrüpfungspflicht ist nicht bekannt. Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des Masterplans ein erstes Freianlagenkonzept vor. Die Projektträgerin hat sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet: ▪ Ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu erstellen ▪ Das Konzept mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie GrünBerlin abzustimmen ▪ Zur Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, zur Pflege und dauerhaften Unterhaltung. Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin umfassend nach (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 84 ff).
		Selbst der interne 4-m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen	84.3	Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt kein 4 m breiter Weg. Es wird angenommen, dass das geplante Geh- und Radfahrrecht in der sogenannten Hofpromenade gemeint ist, die westlich des U-Bahnviadukts entstehen soll. Dieser Weg liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Er ist somit nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Der vorgelegte Entwurf ist unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung angemessen. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden.	84.4	Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Konkrete Kritikpunkte zur Einhaltung dieser Vorschriften werden nicht vorgetragen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf nicht akzeptiert wird.
		Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats.	84.5	Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, des Flächennutzungsplans Berlin, des Landschaftsprogramms und der Landschaftspläne, Stadtentwicklungspläne sowie sonstiger vom Senat beschlossenen städtebaulichen Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A.1.3. „Planerische Ausgangssituation““ ausgeführt. Das Land Berlin hat mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung des Plangebiets unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlin. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde dieses Ziel auch von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Zudem ist zu beachten, dass dem Bezirksamt als Plangeber bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne ein sehr weiter Ermessensspielraum zukommt. Denn welche städtebaulichen Ziele sich der Bezirk setzt und welche Stadtentwicklung er betreibt, liegt allein in seinem Ermessen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 sind auf Seite 27-36 Ausführungen zum Hochhausleitbild zu finden. Die Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das erst im Jahr 2020 beschlossene Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Unabhängig davon wurde dargestellt, welche der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet.
		Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe.	84.6	Es ist unklar und wird nicht ausgeführt, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen. Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. <i>Oberflächennahe Lufttemperatur</i>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i> Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen. Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. <i>Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)</i> Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert. Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt. Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten. Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Keine 100%e Versiegelung! Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist de-saströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierig-	84.7	Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		keiten bringt, da diese auch bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigt und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper. Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.).		auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive des Hinweisblatts „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes be-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				reitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Konkretisierung des zum Nachweis der Machbarkeit erstellten Gutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung folgender Grundsätze: Keine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, die Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) ist auf den Grundstücksflächen im Plangebiet zu gewährleisten.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Kritik an geplanten Hochhäusern	84.8	Die Aussage ist unkonkret. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist das Ergebnis eines 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs (vgl. Zeile 84.5).
		Verschärfung der Windverhältnisse	84.9	In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.
		▪ Parkbeeinträchtigung ▪ Parknutzerbeeinträchtigung	84.10	Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzenden erkennbar. Gutachterlich wurden die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Schallgutachten), die Verschattung des West- und Ostparks sowie die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck untersucht. Der Park ist außerdem Bestandteil des klimaökologischen Fachgutachtens. Die Fachgutachten waren Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Ergebnis ist in den Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die Abwägung eingeflossen. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 237-239 dargestellt. Folgende Gutachten wurden aus unterschiedlichen Gründen nach der Öffentlichkeitsbeteiligung aktualisiert: ▪ Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung vom 02.11.2022 ▪ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 ▪ Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenzen, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd vom 10.12.2021 ▪ Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 Die aktualisierten Gutachten kommen in Bezug auf die Auswirkungen auf den Park im Wesentlichen zu den gleichen Ergebnissen wie die vorherigen Gutachten.
		▪ Stadtbildbeeinträchtigung	84.11	In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden im Kapitel „Abwägung der

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				öffentlichen und privaten Belange“ (Seite 213-214) Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht: ▪ Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege Eine Stadtbildbeeinträchtigung ist danach nicht erkennbar.
		▪ Kritik an Bebauungsdichte	84.12	Die Aussage ist unkonkret. Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte bauliche Dichte entspricht den Vorgaben für das Bau- feld ‚Urbane Mitte‘ aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 (siehe zur Berechnung der Geschossfläche Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite133).
		▪ Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen	84.13	Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE,

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42). Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet. Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen,

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt. <u>Verkehrslärm</u> Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten: Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen. Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten: ▪ Turm 6: Nordostfassade

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre uneingeschränkt möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend. Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III 3.1.1.6 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. <u>Gewerbelärm</u>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden. <u>Freizeitlärm</u> Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr Sen-UMVK). <u>Zusammengefasst</u>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt. Nutzungskonflikte würden vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend für Wohnungsbau ungeeignet. Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Begrünung statt Versiegelung	84.14	Das Gesamtkonzept des Gleisdreieck-Areals, bestehend aus zentralem Park mit Randbebauung, wurde bereits in Zeile 84.1 erläutert.
		Keine Tiefgaragenplätze	84.15	Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, sollen die Stellplätze unterirdisch angeboten werden.
		und viele weitere Kritikpunkte und Argumente Hier finden Sie die wesentlichen Argumente, die gegen diesen Planentwurf sprechen.	84.16	-
		Eine ausformulierte Stellungnahme zum B-Plan-Entwurf VI-140cab erfolgt in den nächsten Tagen.	84.17	Bis zum Ende der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3(2) BauGB des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine ausformulierte Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V. eingegangen. Fazit: Fachgutachten - Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung - Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Städtebauliches Konzept / Masterplan Ergänzung des Masterplans: - Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022) Planung / Festsetzungen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				- Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: - Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ - Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘ - Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten - Verschattung Park am Gleisdreieck / Grundstück Deutsches Technikmuseum auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens - Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag - Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens - Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens - Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens Städtebaulicher Vertrag - Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser - Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen
86	Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. - Teil 1 Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	<u>Vorläufige Stellungnahme zum Entwurf des B-Plans VI-140cab</u> Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck lehnt den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption	86.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird. Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.		(Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck. a) Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadtUm, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (Rechtsnachfolgerin: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche Inhalte: ▪ Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren. ▪ Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und die Vereinbarung eines Entschädigungsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern in späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden. Weichen die Nutzungsmaße gemäß den Bebauungsplänen oder erteilten Baugenehmigungen nach einer Bilanzierung erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil von den maßgeblichen Nutzungsmaßen ab, kann CA Immo bzw. der/die jeweilige Eigentümer*in vom Land Berlin eine Entschädigung in Höhe der Differenz des Grundstückswerts fordern. b) Der städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 geht auf einen Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Regierenden Bürgermeister von März 1994 zurück (Anlage 1 zum Rahmenvertrag), der den Ankauf von nur 16 ha Fläche durch das Land Berlin als Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauung am Potsdamer Platz/ Leipziger Platz betraf. Bereits in

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				diesem Notenwechsel vereinbarten die Parteien die Entwicklung der restlichen Flächen des Gleisdreiecks, d.h. Flächen von beachtlichem Ausmaß als Bauflächen. In den weiteren Verhandlungen erreichte Berlin, dass die Baufelder erheblich reduziert wurden und stattdessen große Flächen zeitnah nach Abschluss des Rahmenvertrags an das Land Berlin übertragen wurden. Teilweise erwarb das Land Berlin die Flächen zum Verkehrswert. Aufgrund der Tatsache, dass im Rahmenvertrag vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) ausgewiesen wurden, konnte das Land Berlin weitere Teilflächen als zugeordnete Ausgleichsflächen unentgeltlich ebenso zeitnah erwerben. Diese Teilflächen wurden als Ausgleichsflächen definiert, um dort Ersatzmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe durchzuführen, die durch die Festsetzung von Bebauungsplänen auf den Baufeldern entstehen würden. Der im Vertrag vereinbarte Entschädigungsmechanismus diente schließlich ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Der Entschädigungsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angeichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären im Jahr 2021, die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, geschweige denn der Park gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Ein-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				griffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen. Gleichzeitig forderte die Deutsche Bahn/ Vivico jedoch eine Sicherheit hinsichtlich der ausgewiesenen Baufelder, die über den Entschädigungsmechanismus hergestellt wurde. Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung im Herzen der Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Auch die Besonnung der Flächen wird durch die Türme 6 und 7 nur gering unwesentlich beeinflusst.
		Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient	86.2	Es ist unklar, was mit dem Nachweis der Begrünungsverpflichtung gemeint ist. Eine Begrünungsverpflichtung ist nicht bekannt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrüpfungspflicht ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten. Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks, ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind.		Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des Masterplans ein erstes Freianlagenkonzept vor. Die Projektträgerin hat sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet: ▪ Ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu erstellen ▪ Das Konzept mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie GrünBerlin abzustimmen ▪ Zur Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, zur Pflege und dauerhaften Unterhaltung. Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin umfassend nach (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 84 ff).
		Selbst der interne 4-m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen.	86.3	Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt kein 4 m breiter Weg. Es wird angenommen, dass das geplante Geh- und Radfahrrecht in der sogenannten Hofpromenade gemeint ist, die westlich des U-Bahnviadukts entstehen soll. Dieser Weg liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Er ist somit nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.
		Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden.	86.4	Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Konkrete Kritikpunkte zur Einhaltung dieser Vorschriften werden nicht vorgetragen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf nicht akzeptiert wird.
		Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats.	86.5	Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A. I.3. „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt. Das Land Berlin hat mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung des Plangebiets unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlin. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde dieses Ziel auch von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Zudem ist zu beachten, dass dem Bezirksamt als Plangeber bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne ein sehr weiter Ermessensspielraum zukommt. Denn welche städtebaulichen Ziele sich der Bezirk setzt und welche Stadtentwicklung er betreibt, liegt allein in seinem Ermessen. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 sind auf Seite 27-36 Ausführungen zum Hochhausleitbild zu finden. Die Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das erst im Jahr 2020 beschlossene Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Unabhängig davon wurde dargestellt, welche der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet.
		Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe.	86.6	Es ist unklar und wird nicht ausgeführt, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt, In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Material-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				herstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. <i>Oberflächennahe Lufttemperatur</i> Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. <i>Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)</i> Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert. Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbe-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				reich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt. Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten. Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				<u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Keine 100%e Versiegelung! Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist desaströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierigkeiten bringt, da diese auch schon bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigen und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper. Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.).	86.7	Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive des Hinweisblatts „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Konkretisierung des zum Nachweis der Machbarkeit erstellten Gutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung folgender Grundsätze: Keine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, die Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) ist auf den Grundstücksflächen im Plangebiet zu gewährleisten.
		Kritik an geplanten Hochhäusern	86.8	Die Aussage ist unkonkret. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Grundlage der Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist das Ergebnis eines 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs.
		Verschärfung der Windverhältnisse	86.9	In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.
		▪ Parkbeeinträchtigung ▪ Parknutzerbeeinträchtigung	86.10	Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzenden erkennbar. Gutachterlich wurden die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Schallgutachten), die Verschattung des West- und Ostparks sowie die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck untersucht. Der Park ist außerdem Bestandteil des klimaökologischen Fachgutachtens. Die Fachgutach-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				ten waren Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung. Das Ergebnis ist in den Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und die Abwägung eingeflossen. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 237-239 dargestellt. Folgende Gutachten wurden aus unterschiedlichen Gründen nach der Öffentlichkeitsbeteiligung aktualisiert: ▪ Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung vom 02.11.2022 ▪ Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 ▪ Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenzen, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd vom 10.12.2021 ▪ Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 Die aktualisierten Gutachten kommen in Bezug auf die Auswirkungen auf den Park im Wesentlichen zu den gleichen Ergebnissen wie die vorherigen Gutachten.
		▪ Stadtbildbeeinträchtigung	86.11	In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden im Kapitel „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ (Seite 213-214) Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht: ▪ Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege Eine Stadtbildbeeinträchtigung ist danach nicht erkennbar.
		▪ Kritik an Bebauungsdichte	86.12	Die Aussage ist unkonkret.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte bauliche Dichte entspricht den Vorgaben für das Bau- feld ‚Urbane Mitte‘ aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 (siehe zur Berechnung der Ge- schossfläche Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 133).
		Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen	86.13	Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42). Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Bau- feld ‚Urbane Mitte‘ eine Kernge- bietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Bau- feldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwer- punkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet. Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt. <u>Verkehrslärm</u> Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten:

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen. Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten: ▪ Turm 6: Nordostfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre uneingeschränkt möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend. Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III 3.1.1.6 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. <u>Gewerbelärm</u> Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden. <u>Freizeitlärm</u> Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr Sen-UMVK). <u>Zusammengefasst</u> Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.
		▪ Begrünung statt Versiegelung	86.14	Das Gesamtkonzept des Gleisdreieck-Areals, bestehend aus zentralem Park mit Randbebauung, wurde bereits in Zeile 86.1 erläutert.
		▪ Keine Tiefgaragenplätze	86.15	Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, sollen die Stellplätze unterirdisch angeboten werden.
		▪ und viele weitere Kritikpunkte und Argumente Hier finden Sie die wesentlichen Argumente, die gegen diesen Planentwurf sprechen.	86.16	-
		Eine ausformulierte Stellungnahme zum B-Plan-Entwurf VI-140cab erfolgt in den nächsten Tagen.	86.17	Bis zum Ende der Auslegungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine ausformulierte Stellungnahme der Bürgerinitiative Westtangente e.V. eingegangen. Fazit: Fachgutachten ▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Städtebauliches Konzept / Masterplan Ergänzung des Masterplans: ▪ Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit • Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: ▪ Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ ▪ Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten ▪ Verschattung Park am Gleisdreieck / Grundstück Deutsches Technikmuseum auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag ▪ Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens ▪ Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens Städtebaulicher Vertrag ▪ Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser ▪ Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen
86a	Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. - Teil 2 Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 08.01.2021	<u>Ergänzung der Stellungnahme zum B-Plan-Entwurf VI-140cab</u> Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck lehnt den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.	86a.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird. Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				a) Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (Rechtsnachfolgerin: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche Inhalte: ▪ Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren. ▪ Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und die Vereinbarung eines Entschädigungsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern in späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden. Weichen die Nutzungsmaße gemäß den Bebauungsplänen oder erteilten Baugenehmigungen nach einer Bilanzierung erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil von den maßgeblichen Nutzungsmaßen ab, kann CA Immo bzw. der/die jeweilige Eigentümer*in vom Land Berlin eine Entschädigung in Höhe der Differenz des Grundstückswerts fordern. b) Der städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 geht auf einen Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Regierenden Bürgermeister von März 1994 zurück (Anlage 1 zum Rahmenvertrag), der den Ankauf von nur 16 ha Fläche durch das Land Berlin als Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauung am Potsdamer Platz/ Leipziger Platz betraf. Bereits in diesem Notenwechsel vereinbarten die Parteien die Entwicklung der restlichen Flächen des Gleisdreiecks, d.h. Flächen von beachtlichem Ausmaß als Bauflächen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				In den weiteren Verhandlungen erreichte Berlin, dass die Baufelder erheblich reduziert wurden und stattdessen große Flächen zeitnah nach Abschluss des Rahmenvertrags an das Land Berlin übertragen wurden. Teilweise erwarb das Land Berlin die Flächen zum Verkehrswert. Aufgrund der Tatsache, dass im Rahmenvertrag vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) ausgewiesen wurden, konnte das Land Berlin weitere Teilflächen als zugeordnete Ausgleichsflächen unentgeltlich ebenso zeitnah erwerben. Diese Teilflächen wurden als Ausgleichsflächen definiert, um dort Ersatzmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe durchzuführen, die durch die Festsetzung von Bebauungsplänen auf den Baufeldern entstehen würden. Der im Vertrag vereinbarte Entschädigungsmechanismus diente schließlich ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Der Entschädigungsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen. Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d. h. im Jahr 2021, die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, geschweige denn der Park gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen. Gleichzeitig forderte die Deutsche Bahn/ Vivico jedoch eine Sicherheit hinsichtlich der ausgewiesenen Baufelder, die über den Entschädigungsmechanismus hergestellt wurde. Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung im Herzen der Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Auch die Besonnung der Flächen wird durch die Türme 6 und 7 nur unwesentlich beeinflusst.
		Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrünungsverpflichtung ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten. <i>„Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe</i>	86a.2	Es ist unklar, was mit dem Nachweis der Begrünungsverpflichtung gemeint ist. Eine Begrünungsverpflichtung ist nicht bekannt. Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des Masterplans ein erstes

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.</i>“ (Begründungstext S.80) Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks. Ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind.		Freianlagenkonzept vor. Die Projektträgerin hat sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet: ▪ Ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu erstellen. ▪ Das Konzept mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie GrünBerlin abzustimmen. ▪ Zur Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, zur Pflege und dauerhaften Unterhaltung. Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin umfassend nach (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 84 ff).
		Selbst der interne 4-m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen.	86a.3	Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt kein 4 m breiter Weg. Es wird angenommen, dass das geplante Geh- und Radfahrrecht in der sogenannten Hofpromenade gemeint ist, die westlich des U-Bahnviadukts entstehen soll. Dieser Weg liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Er ist somit nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.
		Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden.	86a.4	Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Konkrete Kritikpunkte zur Einhaltung dieser Vorschriften werden nicht vorgetragen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf nicht akzeptiert wird.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats.	86a.5	Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A I.3 „Planerische Ausgangssituation““ ausgeführt. Das Land Berlin hat mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung des Plangebiets unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlin. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde dieses Ziel auch von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Zudem ist zu beachten, dass dem Bezirksamt als Plangeber bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne ein sehr weiter Ermessensspielraum zukommt. Denn welche städtebaulichen Ziele sich der Bezirk setzt und welche Stadtentwicklung er betreibt, liegt allein in seinem Ermessen. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 sind auf Seite 27-36 Ausführungen zum Hochhausleitbild zu finden. Die Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das erst im Jahr 2020 beschlossene Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140ca einen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Unabhängig davon wurde dargestellt, welche der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet.
		Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe.	86a.6	Es ist unklar und wird nicht ausgeführt, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhaus-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				gasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. <i>Oberflächennahe Lufttemperatur</i> Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i> Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen. Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Bau-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				blöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. <i>Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)</i> Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert. Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten. Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischlufte auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Hier finden Sie die wesentlichen Argumente und Forderungen, die gegen diesen Planentwurf sprechen:	86a.7	-
		Keine fast 100%e Versiegelung! Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist desaströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation und dem Landwehrkanal dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierigkeiten bringt, da diese auch absehbar schon bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigen und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper).	86a.8	Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus den Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds, die im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 festgelegt wurden und einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks vorsehen. Gründe hierfür sind die innerstädtische Lage sowie die Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, weshalb der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive des Hinweisblatts „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.). <i>„Die geplante Versiegelung die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes-Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.“</i> (Aus der Begründung des B-Plans S. 50; Kap. 1.1.4) <i>Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt.</i>“ (Begründungstext S.80)		im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Konkretisierung des zum Nachweis der Machbarkeit erstellten Gutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung folgender Grundsätze: Keine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, die Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) ist auf den Grundstücksflächen im Plangebiet zu gewährleisten.
		Begründung statt Versiegelung! Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein. Schließlich ist der Park am Gleisdreieck nicht mit dem Central Park in New York vergleichbar.	86a.9	Das Gesamtkonzept des Gleisdreieck-Areals, bestehend aus zentralem Park mit Randbebauung, wurde bereits in Zeile 86a.1 erläutert.
		Deshalb sind hier nach § 35 BauGB gestaltete Außenräume zu erwarten.	86a.10	Auf Seite 10-12 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		§ 35 (1) „Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen“ Wie können hier ein 5-geschossiges und ein 15-geschossiges Gebäude zulässig sein? Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB besagt, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und / oder Waldflächen bestehen. Darin können nur entsprechende Gebäude errichten, die diesen Nutzungen dienen. Der vorgelegte B-Plan setzt sich generös darüber hinweg und sieht Gewerbe- und Bürogebäude von 25 und 49 m Höhe vor, die im Außenbereich nicht zulässig sind.		140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung vom 06.08.2020, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Im Übrigen handelt es sich im Bestand um keine landwirtschaftliche oder Waldfläche, sondern um eine beräumte Gewerbebrache.
		Angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel! Die Zeichen der Zeit, nämlich der Ernst der Klimakrise, ist offenbar von den Planerstellern noch nicht erkannt worden. Sonst könnten sie nicht wie in vergangenen Zeiten Flächen zu fast 100% versiegeln. Diese Flächen tragen zur Erhitzung der Erd- wie auch der Gebäudeoberflächen enorm bei, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen (nur 15%!) verhindert werden kann. (siehe dazu die folgende Grafik, die die Erhitzung der Jahresdurch-	86a.11	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“)“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		schnittstemperatur durch die Bebauung am Potsdamer Platz darstellt und die Verbindung zweier Wärmeinseln zur Folge hat, weil die Bebauung die Durchlüftung bzw. die Kaltluftdurchströmung verhindert.) [Anmerkung: hier ist in der Stellungnahme eine Abbildung eingefügt: Langjähriges Mittel der Lufttemperatur (1961-1990), Umweltatlas Berlin, 1993] <i>„Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden, bzw. auszugleichen. (...) Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.</i>		VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. Zu den Maßnahmen zum Klimaschutz im Projekt 'Urbane Mitte Süd' vgl. Zeilen-Nr. 86a.6. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens sind im Umweltbericht berücksichtigt und werden in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese betreffen auch die Fassadengestaltung. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung einer Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		<i>Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. (...) Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nicht möglich. (Begründungstext S. 52, Kap. 1.1.6.1)</i> Allein schon diese niederschmetternde Beschreibung des Planungsvorhabens müsste unserer Meinung nach dazu führen, dass die für eine Bebauung geplante Fläche eingeschränkt wird. Stattdessen ziehen die Behörden das Resümee: <i>„In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlagen zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen.“</i>	86a.12	Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wasser-gesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt.“ (Begründungstext S.80) Hier werden große Probleme kleingeredet, da offenbar die Planersteller sich auf den klimatischen Auswirkungen der benachbarten Grünfläche ausruhen wollen. Die Klimaprobleme der Innenstadt auf den Autoverkehr zu beschränken und mit einem autofreien Quartier zu reduzieren und damit die Folgen eingrenzen zu wollen, heißt die komplexen Wechselwirkungen zu ignorieren und sich mit kleinteiligen Maßnahmen aus der Verantwortung zu stellen. Warum setzen die Behörden hier nicht endlich die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge durch. Wer soll es denn sonst wann und wo tun, damit das Klima davon etwas hat?		In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor (vgl. hierzu Zeile 86a.11). Auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von allen Vertragsparteien der UNFCCC, seinerzeit 195 Staaten und die Europäische Union, ein Übereinkommen verabschiedet. Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese betreffen auch die Fassadengestaltung. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Biotop- und Artenschutz <i>Die genannten Ziele (des Biotop- und Artenschutzes) werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laub-</i>	86a.13	Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind wenige grünordnerische Festsetzungen vorgesehen, da aufgrund der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsmaße sowie der unterirdischen Tiefgarage zur Schaffung eines autofreien Quartiers hierfür auch nur geringe Möglichkeiten bestehen. Dies ist im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einzustellen. Dem städtebaulichen Ziel der innerstädtischen Nachverdichtung wurde im Rahmen der Abwägung hier Vorrang gewährt. In Zeile 86a.12 werden bereits Ausführungen zur Berücksichtigung des Klimawandels getroffen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>bäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein. (Begründungstext S. 52/53, Kap 1.1.6.2)</i> Diese angegebenen Zahlen sind niederschmetternd, vor allem, da die Planersteller offenbar daraus keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote machen, die negativen Effekte zu reduzieren. Warum gibt es gesetzlich begründete Ansprüche des LaPro's, wenn sie in der B-Planung plötzlich keine Rolle mehr spielen, obwohl der Klimawandel unaufhörlich fortschreitet?		
		Schutz des Landschafts- und Ortsbilds beachten! (Kap. 2.4.7) <i>„Die Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m einer mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m), 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf. Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums verstellt.“ (Begründungstext S. 81)</i> Hier setzt der Investor auf eine nicht hergeleitete Legalität seiner Bebauungswünsche. Diese ist nicht nachvollziehbar. Mit welcher Unverfrorenheit will er denn die vorhandenen Landmarken durch seine eigenen ersetzen, wenn diese selbst keine Denkmäler sind? Woher soll die Legalität kommen? Landschaftsbild stärken!	86a.14	Ziel des Umweltberichts ist es, die erheblichen Umweltauswirkungen auf Natur und Umwelt darzustellen. Hierzu gehören auch Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild. Der Umweltbericht stellt dar, dass durch die Planung identitätsstiftende Sichtbeziehungen zum Teil verloren gehen. Dies wird als erhebliche Umweltauswirkung gewertet. Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach. Seit 1993 wurden große Teile für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz / Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>„Durch die Planung wird der Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.“ (B-Plan-Begründung S.53)</i>		Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet. Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf mehreren umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht.
		Von landschaftsprägenden Landmarken ist eigentlich die Rede, die in diesem Planentwurf durch zwei Bürotürme (städtebauliche Bilder) vollständig ersetzt werden. Dieses Vorgehen ist anmaßend.	86a.15	Gleichzeitig werden die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Elemente bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird (Martin/Schmidt, Denkmalschutzrecht in Berlin, 1. Auflage 2000, Seite 135). Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Zum Denkmalschutz haben umfangreiche Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde stattgefunden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden südlichen von insgesamt sieben geplanten Türmen. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an, der durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit erfährt. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck. Die positiven und negativen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild wurden in die Abwägung eingestellt. Das wird auch in dem in der Stellungnahme zitierten Auszug deutlich. Es überwiegen die Belange der innerstädtischen Nachverdichtung im Wege der Flächenkonversion und der Bau eines neuen Stadtquartiers an dieser Stelle. Die Umgebung des U-Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Warum schreitet die Kommune hier nicht ein, da in diesem Bereich überhaupt keine Notwendigkeit der Änderung erkennbar ist? Wo liegt der Vorteil für die Kommune und wo bleibt da der Landschaftsschutz?	86a.16	Der Bebauungsplan wird vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in alleiniger Verantwortung aufgestellt. Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.
		Warum ändert sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals? Wie aus dem folgenden Plan im Anhang des städtebaulichen Vertrags von 2005 ersichtlich ist, wurde die Fläche des heutigen B-Plan-Entwurfs baurechtlich anders beurteilt. Wie kommt es zu dieser Änderung der Beurteilungsgrundlage? [Hier ist in der Stellungnahme eine Abbildung eingefügt: Planungsrechtliche Einschätzung nach BauGB, Quelle: Städtebaulicher Rahmenvertrag Gleisdreieck, 2005] <i>§ 35 (5) BauGB: „Die nach den Absätzen 1 bis 4 zulässigen Vorhaben sind in einer flächensparenden, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzenden und den Außenbereich schonenden Weise auszuführen. Für Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungserklärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen;“</i> Der § 35 BauGB ist ganz offensichtlich nur für Ausiedlerhöfe und Kultureinrichtungen in freier Landschaft („Außenbereich“) gedacht und anwendbar. Hier soll er aber missbraucht werden für eine Nutzungsänderung zugunsten von Gewerbe- und Büroflächen,	86a.17	Auf Seite 10-12 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende Planungsrecht <u>vor</u> Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung vom 06.08.2020, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		weil sich damit mehr Geld verdienen lässt. Das ist nicht zulässig.		
		Hier befindet sich offenbar der FNP im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn hier soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, den es bisher auf diesem Gelände nicht gab.	86a.18	Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.
		Unserer Meinung nach wird hier das Gesetz zugunsten der Investorenabsichten gebeugt. Solche Gebäude und entsprechende Bodenversiegelungen sind nicht zulässig und nicht legal zu verantworten.	86a.19	Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich energisch gegen den Vorwurf, das Gesetz zu beugen oder illegale Handlungen durchzuführen.
		Bebauungsdichte reduzieren! Genau diese § 35 BauGB-Flächen sollen mit einer extrem hohen Bebauung mit einer GFZ von 3,5 gestalten werden, die selbst nach BauNVO hier schon deutlich über der max. zulässigen GFZ von 3,0 im Kerngebiet überhöht ist. Der vorgestellte Planentwurf weist allerdings eine Bebauung mit einer GFZ noch weit darüber aus, egal ob eine GFZ von 4,1, 4,6 oder 5,1. In jedem Fall ist es eine Überdehnung des § 35 und der BauNVO. Allein dieser §§ müssten ausreichen, um den B-Plan-Entwurf zu Fall zu bringen.	86a.20	<u>Zur Zulässigkeit von Vorhaben</u> Zum geltenden Planungsrecht siehe Zeile 86a.17. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. <u>Zur baulichen Dichte</u> § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt (Seite 135-141). Zusammengefasst ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Hinweis: Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 der Baunutzungsverordnung geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern. Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.21 ausgelegt worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Ergebnis der Abwägung wird der Kritik nicht gefolgt. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.
		Schutz der Kultur- und Sachgüter beachten! <i>„Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude, diese werden</i>	86a.21	Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Gerade in Hinblick auf Kultur- und sonstige Sachgüter können keine Maßnahmen zur Vermeidung erfolgen bei gleichzeitiger Beibehaltung des städtebaulichen Ziels, Hochhäuser zu bauen. Die Auswirkungen auf Kultur-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier ‚Urbane Mitte‘ überlagert.</i> <i>Die Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof Gleisdreieck geschaffen werden soll. Durch den Bebauungsplan VI-140cab werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet.“ (Begründungstext 2.4.8, S. 81)</i> Obwohl hier die Schädigungen von Kultur- und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) erkannt und genannt werden, wird daraus keine Schutz-Maßnahmen abgeleitet, sondern als selbstverständlich hingenommen und als legitim bzw. legal einfach stehen gelassen. Und wie werden sie kompensiert? Indem sie durch Hochhäuser (Türme) „überlagert“ werden, werden diese Landmarken verdeckt bzw. in die Bedeutungslosigkeit gedrängt. Die Ergänzung des Umsteige-Bahnhofs mit einem S-Bahnhalt kann nicht die störende Größe der Hochhäuser erreichen, da dieser unter der U1-Hochbahnbrücke eingefädelt wird. Alte Orientierungsmerkmale (landmarks) werden einfach durch neue ersetzt.		und Sachgüter sind im Umweltbericht transparent darzustellen, um die Belange in die Abwägung einstellen zu können. Die Auswirkungen auf die Kultur- und Sachgüter ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Seit 2006 wurde das Areal Gleisdreieck auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet. Auf einem ehemaligen Güterbahngelände bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf mehreren umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs. Mit dem Konzept werden die vorhandenen Kultur- und Sachgüter (insbesondere Denkmäler) im Baufeld oder im nahen Umfeld als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Elemente bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird (Martin/Schmidt, Denkmalschutzrecht in Berlin, 1. Auflage 2000,

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Seite 135). Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Zu diesem Thema haben umfangreiche Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde stattgefunden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden südlichen von insgesamt sieben geplanten Türmen. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Stadtbild und Sichtbeziehungen verändern sich mit der fortschreitenden Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Der ehemalige Postbahnhof erfährt durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck. Zudem ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Brachfläche mit ohnehin schon schwierigen Randbedingungen darstellt, weshalb es auch immer noch nicht bebaut ist. Die Bebauung dieser Brachfläche stellt eine wichtige städtebauliche Aufwertung dar, die ohne eine relativ nahe Bebauung zu den vorhandenen Denkmälern gar nicht möglich wäre. Die Flächenkonversion stellt ein sehr „bodensparsames“ Instrument der innerstädtischen Nachverdichtung dar. Auch vor diesem Hintergrund besteht ein großes städtebauliches Interesse an der Verwirklichung der Planung.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Belange der Kultur- und Sachgüter wurden berücksichtigt und treten hier im Rahmen der Abwägung zurück. Die Umgebung des Bahnhofs „Gleisdreieck“ ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord).
		Offenbar spekuliert der Investor auf die Nachlässigkeit der Behörden oder auf deren Akzeptanz. Für die Anwohner und Nutzer des Parks kann das aber nicht gelten.	86a.22	Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in alleiniger Verantwortung aufgestellt.
		Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen! Wenn schon Bebauung, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des B-Plan-Gebietes? Mit den Kriterien des Ausschlusses müsste das Wohnen an jeder Hauptverkehrsstraße ausgeschlossen werden. Hier fällt nur gelegentlicher Gewerbelärm an, der durch Auflagen an die STATION-Betreiber weitgehend ausgeschlossen werden kann. Der zukünftige Betriebslärm der S-Bahn wird wegen ihrer Lage kaum die Ostfassaden der beiden Gebäude erreichen. Außerdem wird der Lärm von Schienen-Verkehrsmitteln wegen des langsamen An- und wieder Abschwelens von Anwohnern deutlich als geringer störend empfunden als der Lärm des Kfz-Verkehrs.	86a.23	Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42).

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet. Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				<u>Verkehrslärm</u> Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten: Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen. Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten: ▪ Turm 6: Nordostfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre uneingeschränkt möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend. Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III 3.1.1.6 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. <u>Gewerbelärm</u>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden. <u>Freizeitlärm</u> Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr Sen-UMVK). <u>Zusammengefasst</u>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Der Untersuchungsumfang in der schalltechnischen Untersuchung ist der Aufgabenstellung angemessen, ein ergänzender Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar. In der schalltechnischen Untersuchung wurde das Kapitel „Hinweise zu möglichen Wohnnutzungen in den geplanten Gebäuden“ ergänzt. Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.
		Erstaunlich ist, dass hier ein hoher Wert der TA-Lärm als Maßstab akzeptiert wird, während die Sensibilität anderer Schutzgüter so niederschmetternd niedrig bewertet wird.	86a.24	In Zeile 86a.23 wurde dargestellt, warum eine Wohnnutzung ausgeschlossen wird. Gemäß § 1 Abs. 6 BauGB sind bei der Aufstellung der Bauleitpläne die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse zu berücksichtigen. Das ist bei der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgt.
		Hochhäuser sind weder ökonomisch rentabel noch ökologisch! Hochhäuser sind im Bewusstsein von Planern und Architekten bisher weder im kritischen Bewusstsein angekommen, noch im sozialen Sinne verantwortbar. Lediglich als Gestaltungselemente werden sie als städtebauliche Betonung von verkehrsreichen Orten genutzt, um ein Panoramabild zu beeinflussen und herausragende Orte als Markierungsmerkmale (landmarks) zu nutzen. Dabei gibt es an Hochhäusern kaum ästhetisch anspruchsvoll gestaltete Fassaden; die hohen Baukörper sind meist als Außenhaut mit großen Glasflächen umgeben und gegen Wind geschützt. Die klimatische Situation im Gebäude interessieren die Planer kaum, da sie mit der schönen Panoramaaussicht werben und es gibt in der Werbung nie Hinweise auf den extrem hohen Energieverbrauch. Kein Planer interessiert sich für das Arbeiten von Menschen in Hochhäusern (z.B. wie zeitlich aufwändig es ist, Mahlzeiten in der knappen Mittagspause einzunehmen bzw. Essen zu holen), keine Baubehörde in-	86a.25	Die Stellungnahme enthält eine Reihe verallgemeinernder Aussagen, wie „Planer“ denken, beurteilen und handeln. Die Ausführungen werden als subjektive Meinung zur Kenntnis genommen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		interessiert sich für die Sicherheitsprobleme im Brandfall und/oder bei Stromausfall. Selbst die Personenrettung wird nur eingeschränkt nachgefragt. Aber Planer und Behörden empfinden, dass sie sich harmonisch in irgendeine Stadtlandschaft einfügen. Auch die Ökonomen interessieren sich kaum für die wirtschaftlichen Zahlen, da Hochbauten als repräsentative Aushängeschilder von Investoren nur in wirtschaftlichen Niedrigzinsphasen als Investitionsobjekte gebaut werden, damit das Geld nicht verloren geht.		
		An diesem Ort eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen ist sehr vermessen, da die beabsichtigten Hochhäuser neben dem U-Bhf. Gleisdreieck über 1 km entfernt liegen und der Potsdamer Platz eine städtische Funktion erfüllt. Hier liegen sie beide im Außenbereich. In Außenbereichen nach § 35 BauGB sind aber nur max. 2-stöckige Gebäude zulässig. Hochhäuser ragen aus dem Wald bzw. aus der Grünfläche. Dieser optische Bruch in einem städtischen Grüngelände ist nicht hinnehmbar. Das 49 m hohe Hochhaus (Turm 6) soll nach § 30 BauGB zugelassen werden. Das widerspricht dem Gesetzestext im BauGB für den Außenbereich. Eine eigene Problematik ergibt sich aus der nicht deckungsgleichen Fläche des Hochhauses MK 6 mit der dargestellten Fläche, die nach § 30 zu prüfen ist.	86a.26	Mit dem Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird keine Anlehnung an den Potsdamer Platz gesucht. Die ‚Urbane Mitte‘ soll jedoch ebenso städtische Funktionen erfüllen, z.B. die der Ansiedlung von Arbeitsplätzen. Auf Seite 10-12 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung vom 06.08.2020, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.
		Die geplanten Hochhäuser entsprechen nicht dem Hochhausleitbild des Senats! <i>„Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer „Abwägungsdirektive“, das heißt einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.“</i> (Text aus Hochhausleitbild) Der Anwendungsfall 2.4 gibt vor, dass <i>„bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden ist“</i>.	86a.27	Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Bei Hochhausvorhaben, für die bei Inkrafttreten des Hochhausleitbilds das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen war, ist die Anwendung im Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die erforderliche Beschlussfassung durch den Bezirk, die am 18.08.2020 erfolgte, und die damit einhergehende Vorbereitungszeit im Bezirksamt waren vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 bereits sehr weit fortgeschritten. Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten:

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				1. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 auch nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist. 2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist. Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW), Abt. IIC, hat ihrem abschließenden Schreiben vom 14.05.2020 zur formlosen Überprüfung des Bebauungsplans (analog der Rechtsprüfung gemäß § 6 AGBauGB), vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lediglich gefordert, das Hochhausleitbild oder eine Auseinandersetzung hiermit in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu ergänzen; die zwingende Anwendung hat sie nicht gefordert. Unabhängig davon wird auf den Seite 29-36 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 dargestellt, dass ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt werden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Ausrede, bei der Erstellung des B-Plans galt die Hochhausrichtlinie noch nicht, zählt nicht, da hier offenbar Eigennutz des Grundstückseigentümers vor Interessen der Allgemeinheit geht. Da das noch zu genehmigende Hochhaus kein temporäres Bauwerk ist, das nach 5 Jahren wieder verschwindet, ist der Beurteilungs-Maßstab hier auf 50 Jahre und mehr anzulegen. Das Leitbild eines städtischen Ortes muss nicht ausschließlich in Hochhäusern realisiert werden. Hier mangelt es den Entwerfern offenbar an Ideen.	86a.28	Wie in Zeile 86a.27 erläutert, hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine der Hochhausrichtlinie entsprechende Einzelfallprüfung durchgeführt. Diese Prüfung hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Interessen der Grundstückseigentümerin waren kein Gegenstand der Einzelfallprüfung. Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf aus dem 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ zugrunde. An dem Wettbewerb haben sich 22 Städtebau-/Architekturbüros beteiligt.
		Keine Verschärfung der Windverhältnisse! Hochhäuser verändern die Windverhältnisse vor Ort. Für Fußgänger und Radelnde werden die Windverhältnisse deutlich wahrnehmbarer. Vor allem der Wind aus Westen verschärft die Situation vor Ort, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bildet. Bei höheren Windgeschwindigkeiten werden spazierenden Parknutzer ihre Kopfbedeckung verweht, Radler werden Mühe haben, geradeaus zu fahren und den Lenker in den Händen zu halten. In Süd-Nord-Richtung verstärkt sich der Düseneffekt durch die erhöhten „Leitplanken“, die durch die zukünftige Bebauung geschaffen werden. Diese Situation erleben Fußgänger und Radler heute schon am Potsdamer Platz, obwohl dort die östliche Bebauung noch längst nicht die Höhe der zukünftigen Hochhäuser westlich des U-/S-Bhfs Gleisdreieck hat. Das im Windkanal getestete Hochhaus des Sony-Gebäudes lässt erahnen, welche Problematik auf die Parknutzer zukommt. Es hat nämlich an der Ostspitze der 109 m hohen Glasfassade im oberen Drittel einen weit überstehenden windschnittigen gläsernen „Spoiler“ (sichtbar,	86a.29	In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin" (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wenn man sich dicht unter diese Ostspitze der Fassade stellt). <i>„Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche der ‚Urbanen Mitte‘ in 55% der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt.</i> <i>Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEO-NET 2018a). (...)</i> <i>Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.</i> <i>Der Windkomfort in den unterschiedlichen Windkomfortbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. Gehölzpflanzungen, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.“ (Begründungstext S. 80/81)</i>		Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.
		Keine Parkbeeinträchtigungen! Die veränderten Windverhältnisse werden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern.	86a.30	Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Auswirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern,

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.
		Die Glasscheiben insbesondere der hohen Häuser werden die Vögel irritieren.	86a.31	Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Bewertung des Themas Vogelschlag an Glasflächen / -fenstern und zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden, Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund folgendermaßen im Städtebaulichen Vertrag geregelt (siehe auch Seite 201 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020): „Die Projektträgerin verpflichtet sich, Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“ Hinweis: Die Vermeidung von Vogelschlag soll auch in die Berliner Bauordnung aufgenommen werden. Die Berücksich-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				tigung dieses Belangs wäre damit im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Im Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin heißt es in § 8a Abs. 3 BauO Bln (Entwurf 2021): „Gebäude müssen so errichtet werden, dass die Wahrscheinlichkeit von Tierkollisionen mit der baulichen Anlage (Vogelschlag) nicht deutlich erhöht wird.“ Der Senat von Berlin hat den Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin am 22.03.22 zur Kenntnis genommen.
		Die Schattenwürfe der geplanten Häuser in den Vormittagsstunden werden vor allem im Winter den Parkbesuchern die Sonne vorenthalten.	86a.32	Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Beson-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				nungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben. ▪ Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten. ▪ Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen. ▪ Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7)

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.
		Keine Parknutzerbeeinträchtigungen! Die Fußgänger werden sich in dieser schmalen Grünschneise unwohl fühlen – jedenfalls wenn keine Windstille herrscht, was nur an wenigen Tagen im Jahr der Fall sein wird. Der nördliche Teil des Westparks ist durch die Bebauung der Flottwellstraße bereits heute mit einer östlichen Scheuklappe versehen. Die Hochhäuser auf der westlichen Seite des Parks werden diesen Scheuklappeneffekt Richtung Norden zur Potsdamer Platz-Bebauung weiter verstärken und damit die gesamte östliche Seite mit den umgebauten Parkgaragenbauten zu einer 500 m langen durchgängigen Mauer unterschiedlicher Höhe aufschichten.	86a.33	Es ist zu vermuten, dass mit der „schmalen Grünschneise“ der Westpark gemeint ist und die Bebauung an der Flottwellstraße als westliche (nicht östliche) Scheuklappe aufgefasst wird. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nur die Auswirkungen der vorbereiteten Bebauung im Plangebiet relevant, d.h. insbesondere der Türme 6 und 7 mit Sockelbau. Die Türme 6 und 7 verursachen die beschriebenen Auswirkungen nicht. Eine Bewertung des gesamten Projekts ‚Urbane Mitte‘ ist kein Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf aus dem 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ zugrunde. Es wird zur Kenntnis genommen, dass auch die östliche Randbebauung des Westparks als ‚Scheuklappe‘ empfunden wird.
		Das Erlebnis der Ohnmacht bzw. der Miniaturgröße wird schon direkt hinter dem ehem. Poststellwerk mit der vorgesehenen Bebauung beginnen, die 25 m und erst recht 48 m hohen Gebäude sind außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend, ja sogar außerhalb der Berliner Traufhöhe.	86a.34	Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert.
		Gerade diese Unmaßstäblichkeit soll eigentlich der § 35 BauGB verhindern.	86a.35	Auf Seite 10-12 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Planungsrecht <u>vor</u> Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ s. Begründung, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen, darin alle durch die Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange einzustellen und diese untereinander und gegeneinander abzuwägen. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.
		Dazu kommen die verschärften Windverhältnisse.	86a.36	Es wird vermutet, dass mit dieser Aussage die Auswirkungen auf den Windkomfort gemeint sind. Dazu wird auf die Ausführungen in Zeile 86a.29 verwiesen.
		Keine Tiefgaragenplätze! Wenn in der „Urbanen Mitte“ tatsächlich ein „autofreies Quartier“ geschaffen werden soll, widersprechen die geplanten Tiefgaragenplätze dieser Idee an diesem, mit öffentlichen Verkehrsmitteln übererschlossenen Ort und sind somit anachronistisch, weil sie	86a.37	Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein. Dazu werden die Anlieger*innen von der öffentlichen Trebbiner Straße direkt in die Tiefgarage geleitet. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten für die Planung ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		- den Bemühungen des Senats einer Mobilitätswendepolitik zuwiderläuft - die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr in Zukunft wesentlich restriktiver werden (das Parkraummanagement auf allen innerstädtischen öffentlichen Flächen durchgeführt wird, das Autofahren sich deutlich verteuern wird, die Kosten für Autofahrende enorm steigen werden, die Bewegungsflächen der Pkws stark eingeschränkt werden)		ändern und weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Alle in der Stellungnahme benannten Punkte sind Bestandteile des Verkehrs- und Erschließungskonzepts der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und sind in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte“ dargestellt.
		die Mobilität der Beschäftigten und Besucher dieser Häuser sich multimodal bewegen werden	86a.38	Die Aussage ist unklar. Es wird angenommen, dass die verschiedenen Transportmittel gemeint sind, mit denen die ‚Urbane Mitte‘ erreicht werden kann (ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr). Der Modal-Split wurde bei der Ermittlung des Stellplatzbedarfs berücksichtigt.
		die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellflächen auf dem Grundstück vorgesehen werden müssen und die Feuerwehrezufahrt nicht verschmälern dürfen	86a.39	Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde die Machbarkeit belegt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrezufahrt verschmälert.
		Selbstverständlich sollen für Gehbehinderte einige wenige Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe auch sichergestellt werden muss.	86a.40	Diese Hinweise sind im Verkehrskonzept bereits berücksichtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		mehr Fahrradstellplätze! - Die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze fordern nach § 49 der BauOBln pro 100 m² Büro- und Verwaltungsfläche je 1 Stellplatz für das Fahrrad. Das macht allein für diese beiden Gebäude je 1 Fahrrad-Stellplatz pro 200 m² für großflächiges Gewerbe und Büroflächen und 1 Fahrrad-Stellplatz pro 100 m² für Gewerbe des täglichen Bedarfs. - Nach der Fahrrad-Ablöse-Verordnung Fahrrad-FahrAbVO vom 17.9.2008 beträgt der Ablösebetrag je geforderten Stellplatz 500 Euro. Die AV Stellplätze ist mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Erlass einer neuen AV Stellplätze werden ihre Regelungen aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet.	86a.41	Im „Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140ca "Urbane Mitte Süd" “ (Stand: 27.03.2019) wurde der Stellplatzbedarf für den Radverkehr auf Grundlage der Flächenverteilung (Geschossfläche) nach Kerngebieten und den jeweiligen Nutzungen nach den Richtzahlen der Anlage 2 zur AV Stellplätze von 2007 abgeschätzt. Am 15.07.2020 sind die neuen AV Stellplätze in Kraft getreten. In den „Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze)“ vom 15. Juli 2020 wird geregelt, wieviel Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung. Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Unter 2.4 der AV Stellplätze von 2020 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparkende (z.B. für Mitarbeitende der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Anlagen für Kurzzeitparkende wie Kundschaft der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen, sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradstellplätzen im Plangebiet angeboten werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung wird eine Festsetzung als entbehrlich angesehen. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Die AV Stellplätze wurden erneut aktualisiert. Die aktuellen Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) wurden am 16. Juni 2021 veröffentlicht. Die neue Fassung enthält insbesondere Klarstellungen und Verdeutlichungen. Der Stellplatzschlüssel wurde ggü. der Fassung von 2020 nicht geändert. Ergänzt wurden Regelungen zu den Abstellplätzen von Sonderfahrrädern. Für die Betrachtung der Machbarkeit ist es nicht erforderlich, das Verkehrsgutachten erneut anzupassen.
		und viele weitere Kritikpunkte und Argumente	86a.42	Fazit:

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Fachgutachten ▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Städtebauliches Konzept / Masterplan Ergänzung des Masterplans: ▪ Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit • Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: ▪ Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘ ▪ Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ ▪ Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten ▪ Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 ▪ Verschattung Park am Gleisdreieck auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens • Ausführungen zur AV Stellplätze in der Fassung vom 16.06.2021 ▪ Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens ▪ Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege Städtebaulicher Vertrag ▪ Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser ▪ Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen
79	Runder Tisch Seniorenarbeit Tiergarten Süd Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Reduzieren / Aufbrechen der beantragten Flächen-Versiegelung und Anwendung des Modells „Schwammstadt Berlin“ der Technologiestiftung Berlin Nach der vorliegenden Planung wird der Boden fast vollständig versiegelt. Dies hat zur Folge, dass der Regen nicht wie jetzt im Boden versickern kann und damit zur Bodenfeuchtigkeit und einem günstigen Klima beiträgt. Die Auswirkungen einer sehr großflächigen Versiegelung auf das Klima und den Wasserhaushalt des Bodens sind beträchtlich und kaum rückwirkend auszugleichen. Deshalb fordern wir, dass die Versiegelung gebrochen / nicht durchgängig ausgeführt wird und die Prinzipien der Schwammstadt als zukunftsweisende Technologie umfassend Anwendung finden. (Hinweise zur Schwammstadt Berlin über die Technologiestiftung Berlin (technologiestiftung-berlin.de))	79.1	Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurden Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds festgelegt. Diese Kennziffern beinhalten einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive des Hinweisblatts „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eige-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				nen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Konkretisierung des zum Nachweis der Machbarkeit erstellten Gutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung folgender Grundsätze: Keine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, die Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) ist auf den Grundstücksflächen im Plangebiet zu gewährleisten. Die Anregung, das Modell Schwammstadt Berlin anzuwenden, wird zur Kenntnis genommen. Die Berücksichtigung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsbewirtschaftungskonzepts.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Übernutzung der Infrastruktur des Parks am Gleisdreieck – Zusätzliche öffentliche Toiletten im Areal Urbane Mitte notwendig. Der Park am Gleisdreieck ist beliebt und ist zum Teil übernutzt. Durch die vorgelegte Bebauung des Areals am U-Bahnhof Gleisdreieck wird es zu deutlich mehr Besucher*innen / Nutzer*innen kommen. Schon jetzt fehlen Toilettenanlagen für Parkbesucher*innen. Als notwendige Ausgleichsmaßnahme fordern wir: Öffentliche Toiletten im Areal der Urbanen Mitte (mit unterschiedlichen Betreiberkonzepten), Nutzung für Besucher*innen des Parks am Gleisdreieck möglich.	79.2	Die Planung öffentlicher Toiletten im Plangebiet ist kein Gegenstand eines Bebauungsplans. Gleichwohl wurde, um die Zunahme der Frequentierung des Parks am Gleisdreieck zu quantifizieren und zu bewerten, eine gutachterliche Stellungnahme verfasst. Das Ergebnis dieser gutachterlichen Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand 28.11.2019) ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 238-239 dargestellt. Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf die Zusatzfrequentierung des Parks mit maximal 134 Personen im Park werktäglich mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche (Ost- und Westpark) als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Diese aktualisierte Fassung des Fachgutachtens zeigt jedenfalls auf, dass durch die Umsetzung des Planvorhabens „Urbane Mitte Süd“ werktags maximal von einer Zusatzfrequentierung von 134 Personen im Park mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche auszugehen ist. Am Wochenende wird diese Zahl nochmals erheblich reduziert. Eine Überlastung der Infrastruktur des Parks ist daher nicht zu erwarten. Da die Mehrnutzung insbesondere durch Beschäftigte der geplanten Gebäude erfolgen wird, ist auch davon auszugehen, dass diese Personen auf die Infrastruktur ihrer Arbeitsstellen in den Neubauten zurückgreifen können. Auch die

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Gäste und Kunden der anzusiedelnden Gastronomie, Sportanlagen und des Einzelhandels werden auf die Infrastruktur dieser Einrichtungen zurückgreifen können.
		Differenzierte und verkehrsberuhigte Gestaltung der Übergangsbereiche von der Urbanen Mitte zum / in den Park, besonders im Bereich der Skateranlage. Wir sehen eine große Gefährdung Älterer in den Bereichen, wo die Wegeführungen der Urbanen Mitte unmittelbar und ungestaltet / ungebremst in die jetzigen Wegeführungen des Gleisdreieckparks übergehen. Besonders im Bereich der Skateranlage sehen wir Sicherheitskonflikte zwischen (schnellen) Radfahrern, Skatern und Fußgängern. Mit geeigneten Gestaltungsmöglichkeiten müssen die Übergänge für Fußgänger sicher gestaltet werden. Im südlichen Baufeld sind Sitzgelegenheiten / Sitzgruppen für Ältere, die entsprechend des „Designs for All“, besonders für Ältere geeignet sind (differenzierte Sitzhöhen mit Lehnen und Aufstehhilfen) notwendig. Ebenso notwendig ist ein barrierefreies Leitsystem für die räumliche Orientierung.	79.3	Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Netzverfeinerung eine zusätzliche Rad- und Fußwegeverbindung zwischen der Trebbiner Straße und dem Radfernweg (Rad- und Fußweg) festgesetzt. Die Gestaltung der Kreuzungsbereiche sowie die übrige konkrete Freiraumgestaltung sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet sich die Projektträgerin, ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu entwerfen, das einen gestalterischen Gesamtzusammenhang mit dem vorhandenen Park am Gleisdreieck wahrt. Die Projektträgerin wird das zu entwerfende qualifizierte Freianlagenkonzept mit Grün Berlin und dem Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abstimmen.
		Ausgleichsmittel auch für den Erhalt und Ausbau des Gleisdreieckparks	79.4	Der Park am Gleisdreieck dient bereits als Ausgleichsmaßnahme für andere Bauvorhaben, hier können keine weiteren Maßnahmen erfolgen.
		Die Bebauungsdichte der Urbanen Mitte wurde mit 3,5 im Städtebaulichen Vertrag festgelegt. Die tatsächliche Bebauungsdichte liegt aber deutlich darüber.	79.5	Die festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner*innen des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird die Ermittlung der 119.000 m² GF im Kapitel „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ auf Seite 133 erläutert. Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern. Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag verlangt. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m². Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
		Deshalb müssen die Ausgleichsmittel aus dem Bau der Urbanen Mitte auch (zum Teil) für den Erhalt und die strukturelle Stärkung des Gleisdreieckparks eingesetzt werden.	79.6	Der Park am Gleisdreieck dient bereits als Ausgleichsmaßnahme für andere Bauvorhaben, hier können keine weiteren Maßnahmen erfolgen. Deshalb hat das Umwelt- und Naturschutzamt zur Umsetzung der erforderlichen planexternen Ausgleichsmaßnahmen die Bunkerberge im Friedrichshain gewählt.
		Weiterführend sollte die Urbane Mitte bzw. die dortigen gewerblichen Akteure verpflichtet werden, sich an den steigenden Kosten des Unterhalts des Parks zu beteiligen.	79.7	Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und soll auch so genutzt werden. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Allein die Lage dieser gewerblichen Nutzungen in unmittelbarer Parknähe verpflichtet die Nutzenden und Eigentümer*innen nicht, zum Unterhalt des Parks beizutragen. Insbesondere ist nicht nachvollziehbar, warum die Kosten des Unterhalts durch die Errichtung der ‚Urbanen Mitte‘ steigen sollten.
		Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen? Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²).	79.8	Während der derzeitigen Corona-Pandemie hat Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten. Es ist richtig, dass darüber diskutiert wird, ob und welche Auswirkungen diese Arbeitsform nach Bewältigung der Corona-Pandemie dauerhaft auf den Büromarkt haben wird. Dazu gibt es verschiedene Prognosen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarf um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobiliien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflae-che-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-of-fice-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.		Eine belastbare Aussage für die Entwicklung nach Corona gibt es allerdings nicht und kann es zurzeit auch nicht geben. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ‚Urbanen Mitte‘ zukünftig um einen sehr gut an den ÖPNV angeschlossenen sowie zugleich zentralen Standort in der Stadt handeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für solche Büroflächen, die gut angebunden innerhalb des S-Bahn Rings Berlin liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Der inzwischen hohe Anteil von Homeoffice wird an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts ändern. Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen: ▪ Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von rd. 3 %. ▪ Die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme pro Beschäftigten beträgt etwa 25 m². Bei einem jährlichen Zuwachs von 20.000 Beschäftigten ergibt dies einen rechnerischen Flächenbedarf von 500.000 m². ▪ 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Effekte von Homeoffice auf die Büroflächennachfrage sind schwer zu prognostizieren. Das theoretische Potenzial von Homeoffice wird je nach Branche auf 20-30 % geschätzt (zzgl. des bestehenden Anteils von Homeoffice). Grundsätzlich lässt sich eine ambivalente Entwicklung feststellen: einerseits ist zu beobachten, dass flexible Arbeitsmodelle (bspw. Desk-Sharing und Homeoffice) von Arbeitgebern verstärkt umgesetzt werden, andererseits ergibt sich derzeit ein erhöhter Flächenbedarf in Büroräumen selbst aufgrund von Hygiene- und Abstandsanforderungen. Vor diesem Hintergrund werden für die Nutzung von Großraumbüros neue Flächenkonzepte benötigt. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	79.9	Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42). Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet. Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die „Urbane Mitte Süd“ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt. <u>Verkehrslärm</u> Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten: Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen. Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten: ▪ Turm 6: Nordostfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre uneingeschränkt möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III.3.1.1.6 der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen. <u>Gewerbelärm</u> Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden. <u>Freizeitlärm</u> Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK). <u>Zusammengefasst</u> Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	79.10	In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet, siehe Zeile 79.09. Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Aus den oben genannten Gründen ist eine Wohnnutzung hier aber nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig (vgl. Zeile 79.09). Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Das Ergebnis der Abwägung ist, dass in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.
		3. Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	79.11	Es wird zugestimmt, dass das Quartier außerhalb der Bürozeiten nicht vollständig unbelebt sein sollte. Das wurde in der Planung berücksichtigt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist in den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung (Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Gastronomie, Kultur) vorgesehen. Im Sockelbau soll auch ein Sportschwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können ebenso andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt. Die Zielgruppen sind die Berufstätigen in den Büros vor Ort, Anwohnende, Parkbesuchende, ÖPNV-Nutzende und auch Tourist*innen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.
		Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident.	79.12	Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden. Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin ist aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet zu entwickeln (vgl. Abb. A der Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP)). Wie richtig dargestellt wird, entspricht dieses Entwicklungsziel auch den Vereinbarungen im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme haben sich die Nutzungsziele für die Planung nicht geändert.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	79.13	Wie bereits in Zeile 79.10 dargestellt, können überwiegend keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Wohnen ist - mit Ausnahme von Betriebswohnungen - kein Planungsziel im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1.	79.14	§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt (Seite 135-141). Zusammengenommen ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Hinweis: Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 BauNVO geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern. Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.21 ausgelegt worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Ergebnis der Abwägung wird der Kritik nicht gefolgt. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebauli-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				chen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nicht die GFZ, sondern die maximal zulässige Geschossfläche festgesetzt. Seit dem 11.02.2015 besteht zwischen den Vertragsparteien des städtebaulichen Rahmenvertrags ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘ ergibt, siehe Zeile 79.5,
		Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasste werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	79.15	Das Nutzungskonzept entspricht weiterhin dem Planungsziel. Für die Büronutzung besteht weiterhin Bedarf, siehe Zeile 79.8.
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	79.16	Die Abwägung der benannten Themen erfolgt in den Zeilen 79.19, 79.21, 79.22 und 79.25.
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	79.17	Die festgesetzte Geschossfläche entspricht der Vorgabe aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, siehe Zeile 79.5.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert:	79.18	-
		▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park	79.19	Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Es ist eine Liegenschaft mit extrem schwierigen Randbedingungen, die deshalb auch noch nicht entwickelt wurde. Die Entwicklung des Plangebiets, aber insbesondere die Entwicklung der gesamten 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“), ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Durch die prägnante Skyline mit sieben bis zu 90 m hohen Türmen wird das Ortsbild nachhaltig geprägt. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Mit der Fertigstellung der 'Urbanen Mitte' wird die Gesamtentwicklung des 'Gleisdreiecks' abgeschlossen. Der Park erhält auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) festgesetzt. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5). Zur Berücksichtigung des Ortsbilds wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen gewählt, durch die die Einschränkung der vorhandenen Sichtbeziehungen minimiert wird. Zusätzlich ergeben sich weitere Sichtbeziehungen -aus dem weitläufigen Park oder aus den in Hochlage geführten Bahnen- oberhalb des zweigeschossigen Sockelbaus, da hier die beiden Türme (MK 6 und MK 7) als isolierte Baukörper aufragen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten	79.20	Im Plangebiet selbst liegen keine Denkmäler, aber im näheren Umfeld. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur werden angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Denkmäler bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird (Martin/Schmidt, Denkmalschutzrecht in Berlin, 1. Auflage 2000, Seite 135). Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden südlichen von insgesamt sieben geplanten Türmen. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an, der durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit erfährt. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist.
		die Verschattung des Westparks vormittags	79.21	Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben. ▪ Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten. ▪ Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen. Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.
		die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags	79.22	In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben. ▪ Am 21. Juni fällt der Schatten ebenfalls ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann insbesondere in den Abendstunden immer länger werdende Schatten wandert bis 20.35 Uhr über Osten nach Südosten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen. ▪ Am 21. März fällt der Schatten ab ca. 15.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann länger werdende Schatten wandert bis 17.39 Uhr weiter Richtung Osten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen. ▪ Am 21. Dezember fällt ein langer Schatten für weniger als 1 Stunde nach 14.00 Uhr bis 14.55 Uhr Richtung Nord-nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Betroffen ist der Bereich westlich der Lockschuppen. An diesem kürzesten Tag des Jahres sind auch die nördlich gelegenen Museumsbauten an der südwestlichen Gebäudeecke von dem längsten Schattenausläufer geringfügig betroffen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass ▪ im Verhältnis zur Gesamtgrundstückgröße nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet. erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr schließt. Danach wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar.
		das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung	79.23	Die Abstandsregeln der Berliner Bauordnung werden eingehalten. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen.
		die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand	79.24	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin" (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i> Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Er-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				gebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“ Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird gemäß Gutachten nicht beeinträchtigt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. Die Inhalte des klimaökologischen Gutachtens und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.
		▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten	79.25	In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.
		die zusätzlichen Verkehre	79.26	Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, Bestandteil der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Gutachten war das Verkehrsgutachten vom 27.03.2019. Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. In dem Verkehrsgutachten (2021) werden die verkehrstechnischen Anforderungen und die Auswirkungen des Vorhabens innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs ermittelt und bewertet. Dabei werden die verkehrlichen Auswirkungen auf das unmittelbar anliegende Straßennetz abgeschätzt und Aussagen zur Machbarkeit bzw. zur Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließung getroffen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Verkehrsgutachten (2021) wird bei Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ein Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 66 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 56 Kfz-Fahrten/h unterstellt. Vereinfacht dargestellt, wird in der Spitzenstunde ein Fahrzeug pro Minute auftreten. In den übrigen Tageszeiträumen wird das Aufkommen deutlich geringer sein. Die Zunahme am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt beträgt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer (vgl. Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021, Seite 102f.). Ein Einfluss auf den Verkehrsablauf ist nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert.
		die Gefahr der Übernutzung des Parks	79.27	Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Um diese Zunahme zu quantifizieren und zu bewerten, wurde eine gutachterliche Stellungnahme verfasst. Das Ergebnis dieser gutachterlichen Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand 28.11.2019) ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 238-239 dargestellt. Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor. Sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebauli-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				chen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat einen Vorrang vor der anderen. Zusammenfassend kommt das Gutachterbüro in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besuchende und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis: ▪ Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. ▪ Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besucher je 386 qm Parkfläche (Park am Gleisdreieck Ost und West). Unter Berücksichtigung der Geschossflächenverteilung verteilt sich das ermittelte zusätzliche Besucheraufkommen im Park auf 134 Personen werktätig durch die „Urbane Mitte Süd“ mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt. ▪ Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weiterhin den Anwohnern "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzergruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen. Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesucher nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigten und andere Nutzende in der ‚Urbanen Mitte‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ auf die Zusatzfrequentierung des Parks mit maximal 134 Personen im Park werktätig mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert
		die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?	79.28	Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurden Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds festgelegt. Diese Kennziffern beinhalten einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grund-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				stücks. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive des Hinweisblatts „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdi-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				sche Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Die Konkretisierung des zum Nachweis der Machbarkeit erstellten Gutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung folgender Grundsätze: Keine Einlei-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				tung in die Mischwasserkanalisation, die Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) ist auf den Grundstücksflächen im Plangebiet zu gewährleisten.
		die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Waldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	79.29	Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Dieser Untersuchung sind die benannten Eingriffe nicht zu entnehmen.
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Am 8. Dezember d.J. wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 1.1.2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	79.30	Die nach Baurealisierung zu verwendende Energieform wird im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Es werden die Möglichkeiten geschaffen, verschiedene Energieformen einzusetzen. Die Dächer in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind als Flachdächer auszubilden und für Photovoltaikanlagen geeignet. Damit sind die Voraussetzungen zur Umsetzung der ab 2023 geltenden Solarpflicht geschaffen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens	79.31	Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.		gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	79.32	In der textlichen Festsetzung 9.1 wird festgesetzt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 mindestens 3 Laubbäume zu pflanzen sind. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird auf Seite 192 erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer verpflichtenden Pflanzung von mehr Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Fazit: Fachgutachten ▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) ▪ Aktualisierung des Fachgutachtens zur Besonnung, Belichtung und Verschattung • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: ▪ Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ▪ Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten ▪ Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 ▪ Verschattung Park am Gleisdreieck / Grundstück Deutsches Technikmuseum auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach ▪ Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege Städtebaulicher Vertrag ▪ Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser
102	Cresco Projektentwicklungs GmbH in Vertretung der Cresco Station S.à r.l. als Eigentümer der STATION Berlin Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Stellungnahme gemäß § 3 Abs. 2 S. 2 BauGB Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB geben wir zur Vermeidung von Abwägungsmängeln in Vertretung der Cresco Station S.à r.l., 6, rue d'Arlon, L-8399 Windhof, Luxemburg – im Folgenden auch: die „Planbetroffene“ – folgende Anregungen und Einwendungen beinhaltende Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ des Landes Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, ab: Zunächst werden die Planbetroffenheit (A.) und die Auswirkungen der Planung auf die Belange der Planbetroffenen dargestellt (B.), anschließend mögliche Abwägungsfehler aufgezeigt (C.).	102.1	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.
		A. Planbetroffenheit Die Planbetroffene ist als Eigentümerin von der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab hinsichtlich der Festsetzungen zu Abstandsflächen unmittelbar und im Übrigen mittelbar betroffen (I.). Ihre Belange sieht die Planbetroffene als nicht ausreichend gewürdigt (II.).	102.2	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		I. Zwar benachbarte Grundstückseigentümerin Die Planbetroffene ist Eigentümerin des mit dem ehemaligen Postbahnhof bebauten Nachbargrundstücks (Flur 6, Flurstücke Nrn. 3408, 3410, 3413). Das Grundstück der Planbetroffenen grenzt nördlich unmittelbar an das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab an. Der ehemalige Postbahnhof (STATION Berlin) wird von der Planbetroffenen als Veranstaltungsort für Messen sowie Kultur- und Wirtschaftsevents betrieben.	102.3	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
		II. Aber keine ausreichende Berücksichtigung Die Belange der Planbetroffenen wurden und werden weder innerhalb (1.) noch außerhalb (2.) des Bebauungsplan-Aufstellungsverfahrens ausreichend berücksichtigt.	102.4	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.
		1. Keine ausreichende Berücksichtigung im Verfahren Es kann keine Rolle spielen, dass sich die Planbetroffene eine etwaige Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin im frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß § 3 Abs. 1 BauGB möglicherweise zurechnen lassen muss. Diese liegt bereits fast 5 Jahre zurück und hatte den Bebauungsplan VI-140ca zum Gegenstand. Dieser wurde zwischenzeitlich geteilt und damit grundlegend verändert. Die frühzeitige Beteiligung entfaltet daher keine Wirkung mehr für das Verfahren.	102.5	Die Cresco Station S.à r.l. muss sich die Beteiligung ihrer Rechtsvorgängerin – der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG – im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) zurechnen lassen. Repräsentant*in im Rahmen der Beteiligungsschritte ist der/die jeweilige Grundstückseigentümer*in im Zeitpunkt des entsprechenden Verfahrensschritts. Dies war hier bei der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit die Rechtsvorgängerin der Cresco Station S.à r.l., die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG. Die von ihr abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt und abgewogen (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 261). Die Cresco Station S.à r.l. wird im Folgenden als ‚Nachbarin Cresco Station‘ bezeichnet.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Eine solche Zurechnung des Vortrags der früheren Grundstückseigentümerin muss allein aus Gründen der Effektivität des Verfahrens erfolgen. Andernfalls müssten sämtliche Verfahrensschritte wiederholt werden, sobald ein Planbetroffener sein Grundstück verkauft. Darüber hinaus ergäbe sich aus diesem Erfordernis ein erhebliches Missbrauchspotential. Dies widerspricht dem Gesetzeszweck. Diese frühzeitige Beteiligung hat auch weiterhin Wirkung für das Verfahren. Die Wiederholung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB nach einer Änderung oder Ergänzung des Bebauungsplanes ist in § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB nicht vorgesehen und daher auch nicht erforderlich. Dafür spricht auch, dass die Nachbarin Cresco Station auch noch nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Möglichkeit hatte, sich zu der Planung zu äußern und seine Stellungnahme abzugeben. Zudem kommt der frühzeitigen Beteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB auch eine geringere Bedeutung zu als der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Eine Beteiligung der Nachbarin Cresco Station als Rechtsnachfolgerin im Rahmen der wichtigeren Öffentlichkeitsbeteiligung hat hier stattgefunden, sodass ihre Belange auch unabhängig von der Beteiligung der Rechtsvorgängerin als damaliger Repräsentantin im Bebauungsplanverfahren in die Abwägung einbezogen und berücksichtigt werden. Darüber hinaus erfolgte jenseits der gesetzlichen Verfahrensvorschriften auch eine direkte Beteiligung der Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station. Von Anfang an war die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG in die Entwicklung der Planungsüberlegungen einbezogen, insbesondere in die Werkstattgespräche und den städtebaulichen Wettbewerb. Zudem hat sie im Jahr 2018 mit der Grundstückseigentümerin des Plangebiets, der „Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“,

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				eine Nachbarschaftsvereinbarung abgeschlossen, in die die Cresco Station S.à r.l. eingetreten ist. Die „Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft“ firmiert seit dem 04.12.2020 unter dem Namen „Urbane Mitte Besitz S.à r.l.“.
		Zudem benennt und berücksichtigt die Planung auch in der jetzigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die Belange der Planbetroffenen nicht ausreichend. Lediglich auf etwas mehr als einer Seite werden einige Belange nur sehr oberflächlich behandelt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 261 f.).	102.6	Bei den Ausführungen zur Abwägung der Interessen der Nachbarin innerhalb der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um eine Zusammenfassung der vorgebrachten Äußerungen in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und deren Abwägungsergebnis. Die Begründung setzt sich auch an weiteren Stellen mit den Interessen der Eigentümerin des Grundstücks der STATION Berlin auseinander (s. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 39, 157, 179, 185).
		Darüber hinaus wird die Planbetroffene in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab im Zusammenhang mit der von ihrer Rechtsvorgängerin abgeschlossenen Nachbarschaftsvereinbarung oder den vom Grundstück der Planbetroffenen ausgehenden „Belastungen“ für das Bebauungsplangebiet genannt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 30, 183).	102.7	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
		2. Keine Beteiligung außerhalb des Verfahrens Es wäre sicherlich angezeigt gewesen, auch außerhalb des Verfahrens das Gespräch mit der Planbetroffenen zu suchen, um sich zur Planung abzustimmen. Schließlich wurden zwei Teil-Bebauungspläne aus einem Gesamtplan entwickelt.	102.8	Das Beteiligungsverfahren nach dem BauGB dient gerade dazu, den von dem Bebauungsplan Betroffenen eine Möglichkeit zur Äußerung zur Planung zu geben. Alle Belange, die durch die Planung berührt werden und insbesondere im Rahmen der Beteiligung von Betroffenen mitgeteilt werden, sind abzuwägen. Eine darüberhinausgehende gesetzliche Pflicht zur Abstimmung mit der Nachbarin Cresco Station besteht nicht. Die im BauGB für das Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplans vorgegebenen Beteiligungsschritte wurden durchgeführt. Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Mitte) hat zu keiner wesentlichen Änderung der Planungsinhalte geführt, insbesondere nicht für den hier verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es stand der Nachbarin Cresco Station als neuer Eigentümerin des Grundstücks der STATION Berlin zu jeder Zeit frei, auf den Bezirk und die Grundstückseigentümerin Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.) zur weiteren Abstimmung zuzugehen. Darüber hinaus hat die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft mit der Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station – der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG als seinerzeitige Grundstückseigentümerin und Repräsentantin des Grundstücks – eine Nachbarschaftsvereinbarung geschlossen, in welcher die Nachbarin ihre Zustimmung zur Planung erteilt hat. Eine Beteiligung der Nachbarin auch außerhalb des Verfahrens ist somit erfolgt.
		B. Auswirkungen der Planung auf die Belange der Planbetroffenen Nachfolgend wird zusammengefasst, wie sich das Planungsverfahren zulasten der Planbetroffenen darstellt (I.). Anschließend wird der Inhalt der Planung skizziert (II.).	102.9	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.
		I. Grundlegend: Aufgrund der Teilung sind die betroffenen Gesamtbelange nicht mehr abschätzbar Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca ist es für die Planbetroffene nicht eindeutig abzuschätzen, welche Belange in welchem Umfang beeinträchtigt sein könnten und wie sie diese angemessen vorbringen kann. Das Planungsverfahren ist nur schwer nachvollziehbar.	102.10	Die Nachbarin Cresco Station hat richtigerweise nachvollzogen, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ infolge der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) entstanden ist. Auch ist im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab -bestehend aus Planzeichnung mit Begründung- ausgelegt worden, sodass der relevante Geltungsbereich sowie die aktuelle Planung einsehbar waren. Das Verfahren und die Historie werden in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Soweit die Planbetroffene versteht, ist der Bebauungsplan VI-140cab aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca in die Pläne VI-140caa und VI-140cab hervorgegangen. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca wiederum wurde offenbar bereits im Jahr 2010 begonnen. Nach dem Verständnis der Planbetroffenen war es Ziel des Bebauungsplans VI-140ca, „ein urbanes und lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins unmittelbar am Park am Gleisdreieck“ zu schaffen (Begründung zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ vom 12.02.2016, S. 44). Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca wurde zunächst bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Aufgrund der erforderlichen Abstimmung mit der Planung des 3. Bauabschnitts der S21 war die Fortführung des Bebauungsplans VI-140ca jedoch gehemmt. Zur Weiterführung des Verfahrens wurde der Bebauungsplan VI-140ca am 15.06.2018 in die Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. So sollte zumindest das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der von der Planung der S21 nicht betroffen ist, betrieben werden. Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ ist aufgrund der komplexen Abstimmung mit der Planung der S21 – soweit absehbar – für die nächsten Jahre „gehemmt“.		Mitte Süd“ vom 06.08.2020 klar erläutert und nachvollziehbar dargestellt; die Nachbarin Cresco Station hat die Geschichte des Aufstellungsverfahrens korrekt nachvollzogen. In der Veröffentlichung im Amtsblatt wurde ausgeführt, wie und wo Stellungnahmen zu der Planung abgegeben werden können, sodass auch klar war, wie die Nachbarin Cresco Station ihre Belange vorbringen kann, was sie mit dieser Stellungnahme auch getan hat.
		Viele der in der aktuellen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-	102.11	Relevant ist die inhaltliche Korrektheit und dass die ausgelegten Unterlagen dem aktuellen Stand entsprechen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		140cab ausgelegten Unterlagen beziehen sich dennoch weiterhin auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca. Die Planunterlagen hätten die Plangebiete klar trennen müssen. Notwendig wäre gewesen, in den Unterlagen eindeutig danach aufzubauen und klar darzustellen, welche Abhängigkeiten durch die Gesamtplanung entstehen und welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen werden.		Die Nachbarin Cresco Station trägt dazu in ihrer Stellungnahme auch entsprechend vor, die betroffenen Belange waren ihr somit erkennbar. Da es sich trotz der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bei der zugrundeliegenden Planung um ein einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das vollständig realisiert werden soll, ist es unschädlich, dass einige sich auf das Gesamtkonzept beziehenden Unterlagen und Stellungnahmen ausgelegt wurden. Vielmehr konnten sich die zu beteiligenden Behörden, Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit so einen umfassenden Eindruck von der Planung und dem Gesamtkonzept sowie dessen städtebaulicher Auswirkungen verschaffen. Insofern wurde hier ein „Mehr“ an Informationen zur Verfügung gestellt. Auch die Fachgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), die nach der Teilung dieses Bebauungsplans nicht entsprechend der neuen Geltungsbereiche unterteilt wurden, sind als Abwägungsgrundlage geeignet, da sich seit dem Zeitpunkt ihrer Erstellung – auch durch die Teilung – keine Veränderungen in dem für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ relevanten Teil des Untersuchungsgebiets ergeben haben. Die Anpassung aller Fachgutachten an die Teilung des Bebauungsplans und Vorlage eines Fachgutachtens speziell zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist daher nicht erforderlich. Aus den vorliegenden Unterlagen ist erkennbar, welche Auswirkungen die Planung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat und welche Belange davon betroffen sind.
		II. Inhalt der Planung Diese Aufteilung ist nicht hinnehmbar, wenn dennoch die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab als Einheit betrachtet werden sollen und die Urbane Mitte als Gesamtgebiet dadurch planerisch „zementiert“	102.12	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wird (1.). Zudem soll ein besonders hohes Nutzungs- maß verwirklicht werden (2.). Dadurch fallen Ab- standsflächen auf das Grundstück der Planbetroffen- en (3.). Die Schallemissionen der STATION Berlin (4.) sowie der Denkmalschutz (5.) und die Verkehrs- belastung (6.) werden jedoch nicht ausreichend be- rücksichtigt.		
		1. Widersprüchlich: Bebauungspläne als Einheit? Da der Bebauungsplan VI-140caa wegen der erforder- lichen Abstimmung mit der Planung der S-Bahntrasse nicht fortgeführt werden kann, soll mit dem Bebau- ungsplan VI-140cab zumindest die planungsrechtliche Grundlage für die Bebauung des südlichen Teils des ursprünglichen Plangebiets geschaffen werden. Aus der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab geht eindeutig hervor, dass die Bebauungspläne VI- 140caa und VI-140cab – trotz der Teilung – als Einheit zu betrachten sind. Insgesamt sollen sieben Hochhäu- ser entstehen. „Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben dabei deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die je- weils unterschiedlich ausgerichtet sind“ (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 103). Dies ist widersprüchlich. Es ist zu befürchten, dass die tatsächliche Gesamtbe- trachtung zu einer stärkeren Beeinträchtigung der Be- lange der Planbetroffenen führt, als der Bebauungs- plan VI-140cab allein.	102.13	Trotz der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) und dem nun fortgeführten Bebauungsplanverfahren VI- 140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich bei den beiden Be- bauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ weiterhin um ein zusammenhängendes Planungskonzept. Dem Aufstellungsbeschluss für den Bebau- ungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) von 2015 ist zu entnehmen, dass es ein bezirkliches Ziel ist, den Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ umzuset- zen und unter Abwägung aller privaten und öffentlichen Be- lange das erforderliche Planungsrecht zu schaffen. Beide Be- bauungspläne sollen zeitlich versetzt nacheinander festge- setzt und realisiert werden. Die Planungen für den Bebau- ungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurden lediglich auf- grund erforderlicher Abstimmungen mit der Deutschen Bahn vorübergehend zurückgestellt. Dabei bleibt die Planung in den jeweiligen Geltungsbereichen und somit das Gesamtkonzept auch nach der Teilung identisch mit der Planung vor der Teil- lung. Ein Widerspruch zur Planung im ungeteilten Bebauungs- plan VI-140ca (Urbane Mitte) ist nicht erkennbar. Insbesondere sind entsprechende Teilungen von Bebauungs- plänen zur Weiterführung der Planung in einem jeweiligen Teilbereich durchaus üblich, wie am Beispiel des Bebauungs- plans VI-140 nachvollzogen werden kann. Dieser Bebauungs- plan wurde 2010 in die neun Teilbebauungspläne VI-140a-i geteilt. Zum Teil wurden diese Pläne noch erneut geteilt, wie der Bebauungsplan VI-140c.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Bebauungsplan werden die Belange in die Abwägung eingestellt, die für die Festsetzungen in dem jeweiligen Bebauungsplan relevant sind. Diese Belange sind zu berücksichtigen und gerecht gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die durch das Verfahren zum Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) berührten Belange sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Erläuterung und Betrachtung des Gesamtentwurfs für die ‚Urbane Mitte‘ an vereinzelten Stellen der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ oder in den Fachgutachten dient der Einbindung in den Gesamtkontext und der Transparenz in der Planung. Anzumerken ist, dass die Nachbarin Cresco Station nicht ausführt, welche ihrer Belange stärker beeinträchtigt sein sollen. Da auch die Unterlagen zur Gesamtplanung ausgelegt worden sind, sind die daraus zu erwartenden Beeinträchtigungen für die Nachbarin Cresco Station insoweit sogar dargestellt und für die Nachbarin Cresco Station erkennbar. Darüberhinausgehende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Im Übrigen wird der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) im Aufstellungsverfahren mit der erneuten Behördenbeteiligung weitergeführt. Konkrete relevante Belange der Nachbarin Cresco Station werden bei der Weiterführung des Verfahrens in die Abwägung einbezogen, sofern sie bekannt sind.
		2. Städtebauliches Gesamtkonzept Insgesamt soll eine Geschossfläche von ca. 110.400 m² realisiert werden. Der Bebauungsplan VI-140cab sieht vor, die ersten beiden der sieben geplanten Hochhäuser mit einer baufeldübergreifenden 2-geschossigen Tiefgarage zu errichten. Der nördliche Turm soll bis zu ca. 49 m und der südliche Turm über 25 m hoch werden. Im Gebiet des Bebauungsplans VI-140cab soll so eine Geschossfläche von ca. 23.750 m² realisiert werden.	102.15	In der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ soll eine Geschossfläche von 119.000 m² festgesetzt werden. Die Nachbarin Cresco Station kritisiert nicht die Überschreitung der Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung als solche (vgl. hierzu Zeile 79.14). Sie führt dazu aus, dass sie die Festsetzung eines hohen Nutzungsmaßes im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ablehne, sofern dadurch eine weitere Entwicklung auf ihrem Grundstück ausgeschlossen wäre.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Dies ergibt eine GFZ von 4,1 – unter Abzug der Geh- und Radwege sogar von 5,1 (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 134 f.). Damit wird die Obergrenze für das Maß der baulichen Nutzung gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO deutlich überschritten. Die Planbetroffene lehnt es ab, wenn das städtebauliche Konzept vorsehen würde, dass das hohe Nutzungsmaß ausschließlich im Plangebiet der Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab verwirklicht werden kann und dadurch eine weitere Entwicklung auf dem Grundstück der Planbetroffenen ausgeschlossen wäre.		Die vorgesehene Festsetzung der Geschossflächen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schließt eine Entwicklung auf dem Nachbargrundstück nicht aus. Die Festsetzungen des ruhenden Bebauungsplans VI-140cb sind kein Gegenstand des aktuellen Bebauungsplanverfahrens und stehen in keinem Abhängigkeitsverhältnis zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die ablehnende Haltung der Nachbarin Cresco Station wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Für die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Zustimmung der Nachbarin Cresco Station erforderlich. Für das Grundstück der Nachbarin Cresco Station gilt entweder der Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) oder es muss Planungsrecht über die Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cb geschaffen werden. Dieses Aufstellungsverfahren ruht zurzeit und wurde noch nie aktiv betrieben. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).
		3. Abstandsflächen Bei Anwendung der Regelabstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 S. 1 BauO Bln würden notwendige Abstandsflächen auf das Grundstück der Planbetroffenen fallen. Der Plan sieht daher Abstandsflächenverkürzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB vor, „so dass	102.16	Abweichend von den Ausführungen der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird hier richtiggestellt, dass es sich nicht um eine Abstandsflächenverkürzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB handelt.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		keine Abstandsflächen mehr auf die Nachbargrundstücke fallen" (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 150).		Vorliegend enthält der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“. Auf das Nachbargrundstück bezogen bedeutet das, dass keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin fallen. Dies wird so auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 150 ausgeführt.
		Die Planbetroffene ist hierzu im Verfahren zu beteiligen.	102.17	Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. Dazu wurde eine umfassende Abwägung durchgeführt. Die Belange der STATION Berlin werden auf Seite 157-161 in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 abgewogen. Die Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB, im Rahmen derer die Nachbarin Cresco Station die hier behandelte Stellungnahme eingereicht hat, dient gerade der Beteiligung der Nachbarin Cresco Station im Aufstellungsverfahren und der Berücksichtigung der von ihr geäußerten Belange zur Planung.
		Die Planbetroffene muss diese Abstandsflächen auf ihrem Grundstück, auch nicht aus der von ihrer Rechtsvorgängerin abgeschlossenen Nachbarschaftsvereinbarung heraus dulden. Die Nachbarschaftsvereinbarung bezieht sich auf den Bebauungsplan VI-140ca. Durch die Teilung dieses Bebauungsplans wurde die Planung grundlegend verändert.	102.18	Die Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG und der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft vom 27.03./23.04.2018 liegt dem Bezirk vor. Bei der Nachbarschaftsvereinbarung handelt es sich um einen privatrechtlichen Vertrag zwischen Grundstücksnachbar*innen, der die eigenständige planerische Abwägungsentscheidung des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber nicht ersetzen kann oder diese entbehrlich macht. Bei der erforderlichen Abwägung sind diese Nachbarschaftsvereinbarung und die in ihr getroffenen Regelungen jedoch aus Sicht

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber weiterhin einzubeziehen. In der Nachbarschaftsvereinbarung hat die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG zur Abstandsflächenüberschreitung, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln entstehen würde, gemäß der beigelegten Anlage ihre Zustimmung gegeben. Diese Zustimmung unterstützt das Abwägungsergebnis zur ausdrücklichen Baukörperfestsetzung und den damit verbundenen geringeren Abstandsflächen, ist jedoch für die Festsetzung im Bebauungsplan nicht zwingend erforderlich. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. <u>Eintritt der Nachbarin Cresco Station in die Nachbarschaftsvereinbarung</u> Die Nachbarin Cresco Station ist in diese Nachbarschaftsvereinbarung nach Kenntnis des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg auch vollumfänglich eingetreten. Hierzu liegt ein Schreiben der Nachbarin Cresco Station selbst vom 25.03.2020 vor, wonach die Cresco Station S.à r.l. aufgrund des Grundstückskaufvertrages vom 21./22. Dezember 2018 mit dem Voreigentümer in „<i>alle Rechte und Pflichten aus der Nachbarvereinbarung eingetreten ist.</i>“ Es ist daher widersprüchlich, wenn die Nachbarin Cresco Station nunmehr geltend macht, dass die Nachbarschaftsvereinbarung ihr gegenüber keine Wirkung entfalten solle. Hinzu kommt, dass die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) sowohl im Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung zum Eintritt in die Nachbarschaftsvereinbarung als auch zum Zeitpunkt des Grundstückserwerbes bereits vollzogen und bekannt gemacht worden ist. <u>Unveränderte Wirkung der Nachbarschaftsvereinbarung</u> Die Ansicht, die Nachbarschaftsvereinbarung würde auf Grund der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) nunmehr keine Wirkung entfalten, wird nicht geteilt. Die

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Teilung des Bebauungsplans stellt nach Ansicht des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber keine grundlegende Änderung der Planung dar, da sie lediglich eine zeitliche Staffelung der Aufstellungsverfahren zur Folge hat, jedoch die inhaltliche Planung nicht berührt. Die Pläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind daher weiterhin als Einheit zu betrachten. Auf Seite 45 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird entsprechend hierzu ausgeführt: <i>„Mit der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca ist keinerlei Änderung des städtebaulichen und Nutzungskonzepts für die 'Urbane Mitte' verbunden. Es ist weiterhin Ziel, das aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ als Gesamtheit - nur zeitlich gestaffelt in zwei Bebauungsplänen - festzusetzen. Die zeitliche Staffelung ergibt sich durch äußere Rahmenbedingungen (Zeitplan für die Planung der S-Bahnlinie S21, 3. BA), die durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht beeinflussbar sind.“</i> Die Nachbarschaftsvereinbarung vom 27.03./23.04.2018 sieht keine zeitliche Vorgabe hinsichtlich der Errichtung oder Planung des Gesamtvorhabens vor. Es geht aus der Vereinbarung damit nicht hervor, dass die dort (auch bereits gegenüber der Bauaufsicht) erklärten Zustimmungen nur dann gelten sollen, wenn das Vorhaben 'Urbane Mitte' zeitgleich im Nord- und im Südteil entwickelt wird. Dieser Einwand ist auch deswegen nicht nachvollziehbar, da auch im Baugenehmigungsverfahren eine zeitlich versetzte Entwicklung von Nord- und Südteil bzw. sogar einzelner baulicher Anlagen möglich wäre. Von einer zeitlich parallelen Entwicklung im gesamten Vorhabengebiet wurde die in der Nachbarschaftsvereinbarung abgegebene „Zustimmung zum Bebauungsplan“ und zum Bauvorhaben nicht abhängig gemacht. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit die zeitliche Staffelung der Planrechtsschaffung für die Gesamtplanung ohne inhaltliche Änderung der Planung die ab-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				gegebenen Erklärungen gegenüber der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.), sowie der Bauaufsicht entfallen lassen sollten. <u>Zustimmung der Nachbarin zum Masterplan Urbane Mitte</u> Weiterhin ist es aus Sicht des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber nicht zutreffend, dass die Zustimmung der Nachbarin Cresco Station lediglich zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erklärt wurde. In der Nachbarschaftsvereinbarung heißt es in § 2.1.: <i>„Die Nachbarin erteilt hiermit gegenüber der Bauherrin und der zuständigen Baubehörde die Zustimmung zur Realisierung des in Anlagen 2 und 3 dargestellten Bauvorhabens, insbesondere auch zu den in Anlage 5 dargestellten Überschreitungen der Abstandsflächen. Nach dem gemeinsamen Verständnis der Vertragsparteien ist die Bestellung einer Abstandsflächenbaulast nicht erforderlich und von der Nachbarin nicht geschuldet.“</i> Es handelt sich hierbei um eine Zustimmung zum Bauvorhaben selbst. Der Nachbarschaftsvereinbarung ist diesbezüglich die Masterplanung für die ‚Urbane Mitte‘ als Anlage 3 beigelegt, die auf Grundlage des städtebaulichen Wettbewerbes von 2015/2016 entwickelt wurde. Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) und damit dessen Teile VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dienen der Umsetzung des städtebaulichen Wettbewerbsergebnisses: <i>„Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es, dass in einem städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerb entwickelte städ-</i>

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				tebauliche Konzept für die 'Urbane Mitte' in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen.“ (Seite 7 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd vom 06.08.2020). <u>Widersprüchliche Stellungnahme der Nachbarin</u> Da die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG als Repräsentantin des Grundstücks und Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station daher bereits vorab gegenüber der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.), und der zuständigen Bauaufsicht dem konkreten Bauvorhaben 'Urbane Mitte' in seiner Gesamtheit zugestimmt hat, ist die Stellungnahme der Nachbarin Cresco Station nunmehr diesbezüglich jedenfalls widersprüchlich, wenn sie sich gegen einen Teil dieses Gesamtvorhabens wendet. Die der Nachbarschaftsvereinbarung beigefügte Masterplanung für die 'Urbane Mitte' auf dem damaligen Entwurfsstand sieht die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzten Baukörper bereits vor. Es ist auch nicht ersichtlich, dass hiervon aufgrund der Teilung des Bebauungsplanes VI-140ca (Urbane Mitte) zum Nachteil der Nachbarin Cresco Station abgewichen wurde. Zudem hat die STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG als Repräsentantin des Grundstücks und Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station explizit der „Übernahme“ von Abstandsflächen zugunsten der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.), auch bereits gegenüber der Bauaufsicht zugestimmt, welche sich aus der geplanten Bebauung ergeben. Hierzu sieht die Nachbarschaftsvereinbarung eine Anlage (Anlage 5) mit der konkreten Lage der (fiktiven) Abstandsflächen vor. Die Teilung des Bebauungsplanes VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat an diesen Abstandsflächen inhaltlich nichts geändert.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die (fiktiven) Abstandsflächenüberschreitungen auf das Grundstück der STATION Berlin entstehen durch die Türme 5 und 6. Zum Umfang der (fiktiven) Abstandsflächenüberschreitungen heißt es in der Nachbarschaftsvereinbarung: <i>Nach dem gemeinsamen Verständnis der Vertragsparteien erstrecken sich die Abstandsflächenüberschreitungen gemäß Anlage 5 auf Flächen des Nachbargrundstückes in einem Umfang von insgesamt ca. 160 m².</i> Turm 5 liegt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und ist hier kein Gegenstand. Turm 6 liegt im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die (fiktiven) Abstandsflächenüberschreitungen der NW- und NO-Fassade von Turm 6 haben einen Umfang von insgesamt circa 110 m² und entsprechen trotz geringfügiger Umplanung den in der Anlage 5 zur Nachbarschaftsvereinbarung dargestellten (fiktiven) Abstandsflächen. Zudem hat der materielle Verzicht auf Abwehrrechte der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG in der Nachbarschaftsvereinbarung dingliche Wirkung und gilt wegen dieser Grundstücksbezogenheit für alle Rechtsnachfolger (vgl. Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch, 14. Auflage 2019, Vorbemerkungen zu den §§ 29 bis 38, Rn. 74). Denn die öffentlich-rechtlichen Abwehrrechte sind mit der dinglichen Berechtigung an einem Grundstück verknüpft und gehen als Annex der dinglichen Berechtigung auf den Rechtsnachfolger über. „Sind etwaige Abwehrrechte des Nachbarn durch Verzicht untergegangen, so können sie auf dessen Rechtsnachfolger nicht mehr übergehen“ (Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 2. September 2010 – 10 A 2616.08, BeckRS 2011, 46699; Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 15. Juni 1984 – 7 B 1233.84, NJW 1985, 644 (644)). Ob die Nachbarin Cresco Station hingegen mit den nunmehr gemachten Einwendungen im Rahmen des Bebauungsplan-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Verfahrens zivilrechtlich gegen die geschlossene Nachbarschaftsvereinbarung verstoßen hat, ist für das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber ohne Bedeutung.
		Jedenfalls macht auch die Nachbarschaftsvereinbarung die konkrete Prüfung im Bebauungsplanverfahren nicht entbehrlich.	102.19	Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. Zu dieser Festsetzung wurde eine umfassende Abwägung durchgeführt. Die Belange der Nachbarin Cresco Station mit Blick auf die Abstandsflächen werden im Rahmen der Abwägung berücksichtigt; die Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 enthält hierzu Ausführungen auf Seite 157 bis 160 inklusive Abwägungsergebnis auf Seite 160. Danach sind die Belange des Abstandsflächenrechts, insbesondere gesunde Arbeitsverhältnisse, gewahrt. Dies wird auch durch die aktualisierte Besonnungsuntersuchung der Halle 8 der STATION belegt, wonach die Besonnung ausreichend ist. Da es sich um eine Versammlungsstätte handelt, für die keine Belichtungsanforderungen gelten, wird die Belichtung gutachterlich nicht untersucht. Auf die Nachbarschaftsvereinbarung wird lediglich als weiteres Argument verwiesen. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 wird auf Seite 156 ausdrücklich klargestellt, dass die Nachbarschaftsvereinbarung und die darin enthaltene Zustimmung zum Abstandsflächenrecht ein „Abwägungsbaustein“ und nicht zwingend erforderlich sind. Im Übrigen hat die Nachbarin Cresco Station, bzw. deren Rechtsvorgängerin, im Rahmen der Nachbarschaftsvereinbarung auf die Geltendmachung ihrer Rechte verzichtet.
		Die Planbetroffene weist die Abstandsflächenverkürzung in der Sache zurück. Jedenfalls muss durch die Planung sichergestellt sein, dass die Abstandsflächen zukünftiger Entwicklungen	102.20	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält ausdrückliche Baukörperfestsetzungen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		auf dem Grundstück der Planbetroffenen in gleichem Umfang auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab fallen dürfen.		Grundstück der STATION Berlin. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station entbehrt damit jeder Grundlage. Ein Bebauungsplan ist kein Vertrag, der verhandelt wird. Die Nachbarin Cresco Station formuliert keine inhaltliche Kritik an der Abwägung ihrer Belange, sondern richtet als Nachbarin eine Forderung an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, deren Inhalt kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sein kann und auch nicht in die Zuständigkeit des Bezirks fällt. Unabhängig davon hat die Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station einer fiktiven Abstandsflächenüberschreitung im Rahmen der Nachbarschaftsvereinbarung zugestimmt, in die die Nachbarin Cresco Station eingetreten ist. Im Übrigen hat die Rechtsvorgängerin der Nachbarin Cresco Station im Rahmen der Nachbarschaftsvereinbarung auch auf die Geltendmachung ihrer Rechte verzichtet. Des Weiteren gestattet die Grundstückseigentümerin, die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.), der Nachbarin Cresco Station im Rahmen der Nachbarschaftsvereinbarung eine Abstandsflächenüberschreitung in mindestens vergleichbarem Umfang auf ihr Grundstück. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.2. verwiesen.
		4. Heranrückende Bebauung muss sich selbst schützen Mit der auf Grundlage des Bebauungsplans VI-140cab errichteten Bebauung würden empfindlichere Nutzungen in unmittelbare Nachbarschaft der STATION Berlin rücken und damit Rücksichtnahmepflichten auslösen, die die Nutzung als Veranstaltungsort einschränken könnten. Insbesondere Nutzungen gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO und Beherbergungsbetriebe werden im Be-	102.21	In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der von der STATION Berlin ausgehende <u>Gewerbelärm</u> und dessen Auswirkungen auf die im Plangebiet befindlichen Nutzungen eingehend untersucht. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 184-185 zusammengefasst dargestellt. Dabei werden zunächst die Geräuschemissionen aufgrund des Veranstaltungsbetriebs der STATION Berlin im Nachtzeitraum – entsprechend der vorliegenden Genehmigung – in vier

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		bauungsplan VI-140cab nicht grundsätzlich ausgeschlossen (Vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 309 f.). Die Planbetroffene weist darauf hin, dass ausgeschlossen sein muss, dass ihre Belange durch heranrückende Bebauung eingeschränkt werden – auch bei einer möglichen Erweiterung des Betriebs.		verschiedenen Szenarien untersucht. Im Ergebnis wird der Immissionsrechtswert (IRW) nachts der TA Lärm für Kerngebiete von 45 dB(A) in drei von vier Szenarien eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. Der Gewerbe-/ Veranstaltungslärm wird aber vom vorherrschenden Verkehrslärm überlagert und zudem, da die Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts weniger als 1 dB beträgt, als hinnehmbar bewertet. Der Immissionsrichtwert nachts ist vorliegend nur dann anzuwenden, sofern sich an den entsprechenden Fassaden Fenster von Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten befinden. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind nach der textlichen Festsetzung 1.6 in beiden Kerngebieten nur ausnahmsweise zulässig. Mit Blick auf den <u>Verkehrslärm</u> können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich sichergestellt werden. Der Schallschutznachweis ist im bauaufsichtlichen Verfahren zu führen. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse können für alle zulässigen Nutzungen, insbesondere auch „Beherbergungsbetriebe“, sichergestellt werden. Ebenfalls für dieses Szenario, in der es zu einer Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts kommt, wurden die <u>tief-frequenten Geräuschimmissionen</u> untersucht. Auch dort werden die Werte eingehalten. Zudem wurden auch die <u>Geräuschimmissionen infolge des Liefer- und Ladetätigkeit südlich von Halle 8</u> untersucht. Auch

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				hier ergibt sich, dass der Immissionsrichtwert tags für Kerngebiete von 60 dB(A) an allen Immissionsorten eingehalten ist (vgl. zu all dem Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 100 f.). Zur <u>Entwicklungsmöglichkeit der STATION Berlin</u> aus Sicht des Schallschutzes trifft die schalltechnische Untersuchung folgende Aussagen: Die vorhandene gewerbliche Nutzung des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 durch die Veranstaltungsstätte STATION Berlin stellt aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes eine hohe Auslastung des Geländes dar. Sofern die gemäß der vorliegenden Baugenehmigung der STATION Berlin zulässigen Nutzungen ausgeübt werden, sind an der schutzbedürftigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße die Immissionsrichtwerte der TA Lärm weitgehend ausgeschöpft. Aus diesem Grunde und u.a. wegen des Denkmalschutzes für die auf diesem Grundstück vorhandenen Gebäude sind die Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin bereits durch die Bestandssituation begrenzt. Die Planungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ führen zu keiner zusätzlichen Begrenzung der Entwicklungsmöglichkeiten der STATION Berlin. Das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ist gemäß dem Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) planungsrechtlich als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen. Im beschränkten Arbeitsgebiet sind u.a. allgemein zulässig "Gewerbliche Betriebe, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können". Eine zukünftig möglicherweise andere Nutzung des Grundstücks muss somit ebenfalls die im vorherigen Absatz genannten Begrenzungen der Geräuschemissionen beachten. Eine höhere Geräuschabstrahlung von den Grundstücksflächen als sie der

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				STATION Berlin genehmigt wurde, ist bei einer anderweitigen Grundstücksnutzung praktisch nicht zulässig.
		Falls notwendig, muss sich die heranrückende Bebauung selbst schützen.	102.22	Es rücken zwar empfindliche Nutzungen an die STATION Berlin heran; der von der STATION Berlin nach zulässiger Nutzung ausgehende Gewerbelärm beeinträchtigt diese geplanten Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ aber nicht, da die Immissionsrichtwerte tags für Kerngebiete entsprechend der TA Lärm im gesamten Plangebiet eingehalten sind. Die einzige und auch nur geringfügige Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts für Kerngebiete um nur 0,5 dB an der Nordostfassade sowie an der Nordwestfassade in nur einem von vier untersuchten Szenarien (vgl. hierzu Zeile 102.21) wird weitgehend von dem vorherrschenden Verkehrslärm überlagert und ist hinnehmbar. Zudem ist auch eine Wohnnutzung in den entsprechenden Bereichen an der Fassade mit der Überschreitung ohnehin unzulässig. Belästigungen für die geplanten Nutzungen werden daher nicht befürchtet. Schutzmaßnahmen der STATION Berlin, im Sinne von Einschränkungen des Veranstaltungsbetriebs, werden nicht erforderlich. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.II.4 verwiesen.
		5. Denkmalschutz Etwaige Auswirkungen der Planung auf den denkmalrechtlich geschützten Umgebungsschutz des ehemaligen Postbahnhofs auf dem Grundstück der Planbetroffenen wurden nicht berücksichtigt. Der ehemalige Postbahnhof wird in diesem Zusammenhang nicht einmal erwähnt (vgl. insbesondere Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 221 f.). Das denkmalpflegerische Gutachten befasst sich nicht ausreichend mit dem ehemaligen Postbahnhof: „Als wesentlicher Bestandteil des Denkmals sind die Packkammern und der nördliche Hofbereich zu betrachten, zu denen die Neubauten einen relativ großen	102.23	Die Schutzwürdigkeit des ehemaligen Postbahnhofs wurde in die Abwägung einbezogen, der Umgebungsschutz wurde beachtet. Die Planung wurde mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden diesbezüglich ergänzt. <u>Umgebungsschutz</u> Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird (Martin/Schmidt, Denkmalschutzrecht in Berlin, 1. Auflage 2000, Seite 135).

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Abstand haben. Von einer Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben ist daher nicht auszugehen." (Denkmalpflegerisches Gutachten, BASD - Gerhard Schlotter, Architekten vom Juni 2017, S. 90). Die Planbetroffene gibt zu bedenken, dass für den denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz nicht etwa der „relative“ Abstand zu einem Denkmal, sondern die Sichtbeziehungen relevant sind. Nach aktuellem Stand muss sichergestellt sein, dass der denkmalschutzrechtliche Umgebungsschutz gewahrt wird. Fraglich ist auch, ob das denkmalpflegerische Gutachten zu überarbeiten ist. Die Überarbeitung muss ergeben, dass der Umgebungsschutz durch die Planung gewahrt wird.		<u>Freistellung und Sichtbeziehungen</u> Zwar rückt der Turm 6 dicht an die südliche Halle heran. Laut dem denkmalpflegerischen Gutachten sind aber vor allem der nördliche Hofbereich und die Packkammern als wesentlicher Bestandteil des Denkmals zu betrachten. Von diesen halten die Neubauten laut dem Fachgutachten einen relativ großen Abstand ein. Dieser ermöglicht zu dem Denkmal eine bessere Sichtbeziehung und stellt sicher, dass das Denkmal weder „erdrückt“ noch „verdrängt“ wird (vgl. Davydov, in: Martin/Krautzberger, IV. Denkmalschutz und Denkmalpflege, 4. Auflage 2017, Beurteilungsmaßstäbe der Denkmalbehörden, Rn. 170). Bezogen auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist im Bestand nur der südliche Hallenteil des ehemaligen Postbahnhofs sichtbar, und zwar aus südwestlicher und südlicher Blickrichtung. Aufgrund der geringen Höhe der Halle ist die Sichtbarkeit in der Entfernung begrenzt. Die südliche Fassade ist neu gestaltet worden und denkmalpflegerisch von untergeordneter Bedeutung. Durch die geplante Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Sicht von Süden teilweise eingeschränkt, das relevante Erleben vom westlich vorbeiführenden stark frequentierten Radfernweg (Fuß- und Radweg) bleibt erhalten. Positiv ist die Gestaltung der Umgebung des Denkmals, sowohl im östlichen als auch südlichen Bereich. Durch die geplante Erschließung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ über die verlängerte Trebbiner Straße wird auch die Ostseite des Baudenkmals erlebbar, was sie bisher nicht ist. Die Privatstraße wird ausgebaut, gestaltet und soll für zu Fuß Gehende und Radfahrende öffentlich zugänglich sein. Damit wird auch ein Anreiz geschaffen, die östlichen Fassaden denkmalgerecht zu gestalten.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Für den südlichen Vorplatz wurde in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG und der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.), eine gemeinsame Vorplatzgestaltung vereinbart, die auch eine Zaunstellung zwischen den Grundstücken ausschließt. Das fördert zusätzlich die Erlebbarkeit des ehemaligen Postbahnhofs und schafft die Möglichkeit eines Herantretens. Aus den oben benannten Gründen stellt die Verwirklichung der Planung an dieser Stelle keine wesentliche Beeinträchtigung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes dar. Von einer Beeinträchtigung des Denkmals ist laut dem Fachgutachten nicht auszugehen (vgl. Seite 90 des denkmalpflegerischen Gutachtens). Zudem ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Brachfläche mit ohnehin schon schwierigen Randbedingungen darstellt, weshalb es auch immer noch nicht bebaut ist. Die Bebauung dieser Brachfläche stellt eine wichtige städtebauliche Aufwertung dar, die ohne eine relativ nahe Bebauung zu den vorhandenen Denkmälern gar nicht möglich wäre. Die Flächenkonversion stellt ein sehr „bodensparsames“ Instrument der innerstädtischen Nachverdichtung dar. Vor diesem Hintergrund besteht ein großes städtebauliches Interesse an der Verwirklichung der Planung. Das Heranbauen an das denkmalgeschützte Gebäude ist daher trotz und gerade auch bei der Berücksichtigung des denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutzes hinzunehmen. Der Umgebungsschutz eines Denkmals kann gerade nicht dazu führen, dass in dessen Umgebung keine Bebauung möglich ist, sondern nur, dass das Denkmal angemessen berücksichtigt wird.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Es wird kein Erfordernis gesehen, das denkmalpflegerische Gutachten zu überarbeiten.
		6. Verkehrskonzept Das Verkehrskonzept muss das gesamte Verkehrsaufkommen tragen können. Hierzu sind sowohl die Gesamtentwicklung der Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab gemeinsam, das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab und zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Planbetroffenen zu berücksichtigen. Obwohl die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab als Einheit zu betrachten sein sollen, beschränkt sich das Verkehrsgutachten auf das zu erwartende Verkehrsaufkommen, das durch die Bebauung des Bebauungsplans VI-140cab verursacht wird (Vgl. Verkehrsgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft vom 27.03.2019). Das durch den Bebauungsplan VI-140caa verursachte Verkehrsaufkommen bleibt unberücksichtigt.	102.24	Grundlage für die Beurteilung der verkehrlichen Themen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Verkehrsgutachten. Bestandteil der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Gutachten war das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 27.03.2019. Das Verkehrsgutachten wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Es ist richtig, dass im Rahmen der Projektentwicklung ‚Urbane Mitte‘ das zusätzliche Verkehrsaufkommen des Gesamtprojekts beurteilt werden muss. Dieser Anforderung wurde in der Planungshistorie und wird in dem aktuellen Verkehrsgutachten Rechnung getragen. Bis zur Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) bezog sich das Verkehrsgutachten auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘. Das Verkehrsgutachten wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt, es wurde im Fachausschuss im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und auf einer öffentlichen Bürgerversammlung präsentiert. Nach Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist in den beiden Bebauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ jeweils nur das zusätzliche Verkehrsaufkommen relevant, das durch den jeweiligen Bebauungsplan ausgelöst wird. In Summe wird damit das Gesamtaufkommen als Belang in die Abwägungen der beiden Bebauungspläne eingestellt. Im Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zunächst das zusätzliche Verkehrsaufkommen für das gesamte Vorhaben ‚Urbane Mitte‘ ermittelt. In

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				einem zweiten Schritt wird ermittelt, wieviel dieses Verkehrsaufkommens durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgelöst wird. Die Verkehrsgutachtenden haben -abgeleitet aus der Baumassen- und Nutzungsverteilung- dafür einen Anteil von 20% des gesamten Verkehrsaufkommens angenommen. Dem Verkehrsgutachten kann zudem entnommen werden, dass auch bei Berücksichtigung beider Plangebiete sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet ist. Der zusätzliche Verkehr kann mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bewältigt werden. Auch auf den untergeordneten Zufahrten bleibt ein stabiler Verkehrszustand erhalten. Zur Verbesserung der Verkehrssituation wird eine Anpassung der Lichtsignalanlagen empfohlen (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021, Seite 118 f., 122 f.). Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).
		Zwar ergibt sich aus dem Verkehrsgutachten eine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege, z.B. Schöneberger Straße und Luckenwalder Straße, durch Lieferverkehr, insbesondere anlässlich der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen der STATION Berlin (vgl. Verkehrsgutachten der Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft vom 27.03.2019, S. 110). „Der durch die STATION Berlin ausgelöste	102.25	Das durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehrsaufkommen wird in dem Verkehrsgutachten „mitbetrachtet“. Anders als von der Nachbarin Cresco Station vorgetragen, ergibt sich keine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege. Ausweislich des Verkehrsgutachtens gilt für die nachgelagerten Straßenräume der Schöneberger Straße und der Trebbiner Straße, „dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen problemlos aufgenommen werden kann, weil das bestehende Ver-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Verkehr sowie das mit dem Veranstaltungsbetrieb zusammenhängende Verkehrsverhalten wurden zwar im Verkehrsgutachten mitbetrachtet, sind jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die verkehrlichen Probleme sind von den zuständigen Fachbehörden des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und der Polizei zu lösen", (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd" vom 06.08.2020, S. 227). Die Planbetroffene befürchtet, dass ihre Belange – einschließlich derjenigen einer betrieblichen Erweiterung – nicht ausreichend beachtet wurden.		kehrsaufkommen insgesamt sehr gering ist" (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd" vom 03.08.2021, Seite 120). Der An- und Ablieferverkehr der STATION Berlin über die Luckenwalder Straße sowie die Schöneberger Straße führt zudem auch zum jetzigen Zeitpunkt schon zu Behinderungen des Verkehrs. Im Veranstaltungsfall kommt es nicht nur zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen, sondern auch zu ordnungswidrigem Parkverhalten des Lieferverkehrs (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd" vom 03.08.2021, S. 54 f.). Diese Verkehrsproblematik wird allein durch das Betreiben der STATION Berlin verursacht. Es ist nicht Aufgabe des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd" das bereits jetzt ordnungswidrige Verkehrsverhalten und die dadurch ausgelösten Verkehrsbeeinträchtigungen an Veranstaltungstagen der STATION Berlin zu lösen. Vielmehr empfiehlt das Verkehrsgutachten, dass der Lieferverkehr der STATION Berlin vermehrt auf dem Grundstück Luckenwalder Straße 5 selbst abgewickelt werden sollte, um einen reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten (Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd" vom 03.08.2021, Seite 120). Von der Nachbarin Cresco Station wurden im Rahmen des bisherigen Aufstellungsverfahrens keine Belange benannt. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		C. Planung möglicherweise mit Verfahrens- und Abwägungsfehlern behaftet Zur Vermeidung von Abwägungsfehlern werden im Hinblick auf die unter B. dargestellten Belange der Planbetroffenen mögliche grundlegende Fehler (I.) und Fehler bei der Abwägung (II.) aufgezeigt.	102.26	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.
		I. Grundlegend Die Planbetroffene weist darauf hin, dass die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca nicht aus einem städtebaulichen Grund erfolgte (1.). Aufgrund der Teilung hätte möglicherweise die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB wiederholt werden müssen (2.). Außerdem wird bezweifelt, dass die ausgelegten Unterlagen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die erforderliche Anstoßwirkung hervorrufen (3.).	102.27	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.
		1. Kein städtebaulicher Grund Gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB haben Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, „sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist“. Die Gemeinde ist planungsbefugt, wenn sie hierfür hinreichend gewichtige städtebauliche Allgemeinbelange ins Feld führen kann. Zwar liegt es im Ermessen der Gemeinde, welche städtebaulichen Ziele sie sich setzt. Bauleitpläne sind nur dann „erforderlich“, wenn sie nach der planerischen Konzeption der Gemeinde als erforderlich angesehen werden können. Das Erforderlichkeitsgebot bezieht sich sowohl auf den Beginn („Ob“) als auch auf den Umfang („Wie“) der Planung (vgl. Battis, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, Kommentar, 14. Aufl. 2019, § 1, Rn. 26 f.). Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca und Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab war jedoch	102.28	Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs. Hiermit geht nicht nur eine innerstädtische Nachverdichtung inklusive der Schaffung benötigter Büroflächen einher, sondern auch eine städtebauliche Aufwertung der vorhandenen Brachfläche. Dieses städtebauliche Ziel liegt nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) auch den beiden durch diese Teilung entstandenen Bebauungsplänen und somit auch dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrunde.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gerade nicht zur städtebaulichen Ordnung erforderlich, sondern diene offenbar lediglich der Erleichterung der Umsetzung der Planung durch „Ausgliederung“ der komplexen Abstimmung mit der Planung der S21. „Zur Festsetzung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 muss lediglich der erforderliche Abstand vom vorhandenen S-Bahntunnel eingehalten werden. Insofern bietet die Teilung des Bebauungsplans die Möglichkeit, zumindest für einen Teil des Plangebiets (den südlichen Teil) das Bebauungsplanverfahren weiterzuführen. Parallel zur Weiterführung des Verfahrens für den südlichen Teil-Bebauungsplan sollen die Deutsche Bahn-Themen im Norden geklärt werden“, (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 275). An der planerischen Konzeption hat sich – wie in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab betont wird – nichts geändert: „Es ist weiterhin Ziel, das aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept für die „Urbane Mitte“ als Gesamtheit – nur zeitlich gestaffelt in zwei Bebauungspläne – festzusetzen“, (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 45). Diese sollte jedoch bereits durch den Bebauungsplan VI-140ca verwirklicht werden, sodass die Teilung städtebaulich nicht erforderlich ist. Bloße „Opportunitätserwägungen“ können eine Anforderlichkeit gemäß § 1 Abs. 3 S. 1 BauGB nicht begründen. Die Planbetroffene gibt zu bedenken, dass daher das Anforderlichkeitsgebot verletzt sein könnte.		Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber bereits am 14. Juni 2018 beschlossen, dieser Beschluss wurde am 29. August 2018 von der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis genommen. Sie war erforderlich, um die Planungen für das neue Stadtquartier ‚Urbane Mitte‘ fortsetzen zu können, da die Deutsche Bahn zum damaligen Zeitpunkt keine Aussage zur Vereinbarkeit der von ihr geplanten Trasse für die S21 mit der geplanten Bebauung im nördlichen Bereich des Plangebiets VI-140ca (Urbane Mitte) – jetziger Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) – treffen konnte. Insofern diene die Teilung der Fortsetzung und Weiterführung der Planung jedenfalls im südlichen Bereich. Sie ermöglicht die Fortsetzung der Entwicklung des neuen Stadtquartiers ‚Urbane Mitte‘, solange die Kompatibilität der Planung mit den Belangen der Deutschen Bahn im abgetrennten, nördlichen Bereich nicht abschließend geklärt ist. Folglich ist die Planung für den südlichen Bereich auch nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) noch immer erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB. Dafür spricht auch, dass der Teilungsbeschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber heute 3,5 Jahre zurückliegt, bis heute aber noch keine Einigung mit der Deutschen Bahn erzielt wurde. Es wäre nicht nachvollziehbar und stadtpolitisch nur schwer zu begründen, das Bebauungsplanverfahren in dieser Abstimmungszeit nicht in Bereichen, in denen dies möglich ist, fortzuführen. Parallel zur jetzigen Teilungsgrenze verläuft zudem auch das Viadukt der U2 und schafft damit eine topographische Zäsur an dieser Stelle, obwohl es sich insgesamt um eine zusammenhängende städtebauliche Planung für die beiden Bebauungsplangebiete handelt. Zudem ist zu beachten, dass dem Bezirksamt als Plangeber bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne – und damit auch bei der Teilung eines bestehenden Bebauungsplans in zwei neue – ein sehr weiter Ermessensspielraum zukommt. Denn welche städtebaulichen Ziele

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				sich das Bezirksamt setzt und welche Stadtentwicklung es betreibt, liegt allein in seinem Ermessen. Eine Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB liegt nur dann nicht vor, wenn die Planung jeglicher positiven Planungskonzeption entbehrt (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42). Nach § 1 Abs. 8 BauGB gelten die Vorschriften des BauGB auch für die Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bebauungsplänen. Dies muss insbesondere für die Vorschriften der §§ 1 ff. und §§ 14 ff. BauGB gelten (Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand: Oktober 2020, § 1 Rn. 254). Die Teilung eines Bebauungsplans stellt eine Änderung im Sinne des § 1 Abs. 8 BauGB dar; es entsteht dadurch ein Änderungsbebauungsplan (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29. Januar 2009 – 4 C 16.07, zitiert nach juris, Rn. 36). Folglich kommt dem Bezirksamt bei der Beurteilung der Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB einer Bebauungsplanteilung ein ebenso großes Planungsermessen zu, wie bei der Aufstellung eines neuen Bebauungsplans. Hier dient die Planung (sowohl die Aufstellung des ursprünglichen Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) als auch die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der Entwicklung eines städtebaulichen Quartiers in besonderer Lage an einem Verkehrsknotenpunkt, das nicht nur die bodensparsame innerstädtische Nachverdichtung, sondern auch die Aufwertung des brachliegenden Baufelds ‚Urbane Mitte‘ zum Ziel hat. Ein positives Planungskonzept liegt somit vor. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber handelte daher bei der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) innerhalb des ihm eingeräumten Ermessens.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Planbetroffene sieht hier das Risiko, ihre Betroffenheit nicht in vollem Umfang abschätzen zu können und dadurch benachteiligt zu werden. Es ist nicht ersichtlich, welche Abhängigkeiten durch die Gesamtplanung entstehen und welche Belange nur durch den Bebauungsplan VI-140cab betroffen werden.	102.29	Wie schon unter Punkt B.I. ausgeführt, beinhalten die im Rahmen der Auslegung zur Verfügung gestellten Fachgutachten teilweise auch Aussagen zum Bebauungsplan VI-140ca, d.h. zur gesamten ‚Urbanen Mitte‘. Das ist der Planungshistorie geschuldet. Zum einen können den Fachgutachten die relevanten Aussagen für den Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entnommen werden, zum andern wird hier ein „Mehr“ an Informationen bereitgestellt, damit Planbetroffene sich ein möglichst umfassendes Bild der Auswirkungen der Planung machen können. Die Nachbarin Cresco Station benennt hier keine konkreten Belange, zu denen von ihrer Seite Klärungsbedarf besteht.
		2. § 3 Abs. 1 BauGB Durch die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca hat sich der Gegenstand schon der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung grundlegend verändert. Zudem liegt die frühzeitige Beteiligung bereits fast 5 Jahre zurück. Die Planbetroffene gibt daher zu bedenken, ob das Abwägungsmaterial damit überhaupt noch die notwendige Anstoßwirkung hervorruft oder dieser Verfahrensschritt wiederholt werden müsste.	102.30	Es wird auf die Ausführungen zu Punkt A.II.1. sowie B.I. verwiesen.
		3. § 3 Abs. 2 BauGB; fehlende Anstoßwirkung Die Planbetroffene bezweifelt, dass die Auslegung des Planentwurfs im aktuellen Verfahren die erforderliche Anstoßwirkung hervorruft.	102.31	Die Anstoßfunktion wird gewahrt.
		Maßgebend für die Anstoßwirkung ist, ob ein ausreichender „Anstoß“ insbesondere der von der Planung Betroffenen durch die jeweiligen ausgelegten Unterlagen erreicht wird. Die Unterlagen müssen geeignet sein, dem an der beabsichtigten Bauleitplanung interessierten Bürger sein Interesse an Information und	102.32	Die von der Nachbarin Cresco Station zitierte Kommentarstelle bezieht sich auf die Anstoßfunktion als Anforderung an die Bezeichnung des Plangebiets bei den Bekanntmachungen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB. In der zitierten Stelle heißt es wörtlich: „ [...], dass die Bekanntmachung in einer Weise zu erfolgen habe, welche geeignet sei, dem an der beabsichtigten

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Beteiligung durch Stellungnahmen bewusst zu machen und dadurch eine gemeindliche Öffentlichkeit herzustellen (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Kommentar, 139. EL August 2020, § 3 Rn. 48). Dazu ist es erforderlich, dass der Plan und das Plangebiet eindeutig bestimmt sind und im Rahmen der Auslegung der Öffentlichkeit keine verwirrenden oder unvollständigen Informationen zur Verfügung gestellt werden.		Bauleitplanung interessierten Bürger sein Interesse an Information und Beteiligung durch Stellungnahmen bewusst zu machen und dadurch eine gemeindliche Öffentlichkeit herzustellen (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Oktober 2020, § 3 Rn. 48). Das Plangebiet ist hinreichend genau bestimmt, wenn der Inhalt der Bekanntmachung diese Anstoßfunktion erfüllt (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Oktober 2020, § 3 Rn. 48). Hier ist die öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin erfolgt, das relevante Plangebiet geht daraus eindeutig hervor, es ist seiner Lage nach schlagwortartig unter Zuhilfenahme von Straßennamen beschrieben. Dem/der interessierten Bürger:*n erschließt sich, welches Plangebiet konkret gemeint ist, die Anstoßfunktion ist somit gewahrt. Die Nachbarin Cresco Station bemängelt die erfolgte Bekanntmachung nicht. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und das Plangebiet ergibt sich daraus unmissverständlich. Darüber hinaus wurde auch die Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ausgelegt, die darstellt, warum und in welche Plangebiete der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) geteilt wurde. Im Hinblick auf die Auslegung von Fachgutachten, die sich auf die Gesamtplanung und nicht nur auf das Plangebiet des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bezieht, wird auf die Ausführungen zu Punkt B.I. verwiesen.
		In der gegenwärtigen Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab ist jedoch nicht eindeutig, welches Gebiet und welche geplante Bebauung genau Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung sind. Die erforderliche Anstoßwirkung wird daher nicht ausgelöst.	102.33	Die Anstoßwirkung wird gewahrt, vgl. Zeile 102.32. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ausgelegt und das Plangebiet ergibt sich daraus unmissverständlich. Darüber hinaus wurde auch die Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ausgelegt, in der die Planung beschrieben wird.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zunächst wurden in den frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3 Abs. 1, 4 Abs. 1 BauGB zum Bebauungsplan VI-140ca alternative Entwürfe als Grundlagen für den Bebauungsplan vorgestellt. Anschließend wurde das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140ca bis zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geführt, bevor der Plan in die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab geteilt wurde.	102.34	Es ist nicht unüblich, dass in der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung unterschiedliche Entwürfe ausgelegt werden. Dies ist sogar wünschenswert, um einen besonders umfangreichen Überblick über die vorhandenen Planungen und Planungsalternativen bereitzustellen (vgl. Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2020, § 1 Rn. 188, 202). Der als Sieger aus dem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst, der den Bebauungsplänen VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrunde liegt, entspricht einem der beiden alternativen Entwürfe in den frühzeitigen Beteiligungsverfahren. Im Rahmen des weiteren Verfahrens wurde die Planung weiter fortgeschrieben und entsprechend konkretisiert.
		In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab wird jedoch wiederholt betont, dass die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab als „Einheit“ anzusehen sind (vgl. z.B. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 32, 39). Entsprechend bezieht sich ein Großteil der ausgelegten Gutachten auf das Gebiet des - mittlerweile geteilten - Bebauungsplans VI-140ca (z.B. Besonnungs- und Verschattungsgutachten der Müller BBM GmbH vom 11.05.2018 oder das denkmalpflegerische Gutachten, BASD - Gerhard Schlotter, Architekten aus Juni 2017).	102.35	Im Hinblick auf die Auslegung von Fachgutachten, die sich auf die Gesamtplanung und nicht nur auf das Plangebiet des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bezieht, wird auf die Ausführungen zu Punkt B.I. verwiesen.
		Es lässt sich für die Planbetroffene außerdem nur schwer zuordnen, dass unter der Überschrift „umweltrelevante Stellungnahmen“ offenbar interne E-Mails ausgelegt sind, die auf nicht zuordenbare Stellungnahmen und Gutachten Bezug nehmen. Ein interessierter, der sich am Bebauungsplanverfahren betei-	102.36	Die einzige E-Mail in den umweltrelevanten Stellungnahmen datiert vom 21. August 2020 von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr, und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr Sen-UMVK), IV B 22, an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Darin wird die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin an die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		gen möchte, weiß anhand dieser (unvollständigen) Informationen nicht, wie er hierzu Stellung nehmen könnte und worauf die Stellungnahme zu beziehen wäre.		UVK, nunmehr SenUMVK) IV B 22 vom 7. August 2019 weitergeleitet. Diese Stellungnahme nimmt ausdrücklich Bezug auf das Verkehrsgutachten und daran vorgenommene Änderungen sowie eine erste Stellungnahme vom 11.01.2019. Bei Vergleich mit der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erschließt sich daraus, dass die Verkehrslenkung Berlin während der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 7.12.2018 bis 31.01.2019 eine – erste – Stellungnahme abgegeben hat. Anschließend an die erneute Behördenbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten entsprechend angepasst. In dieser – zweiten – Stellungnahme bestätigt die Verkehrslenkung Berlin die Anpassungen. Dies wird so auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 295 und 305 dargestellt. Der Inhalt der dort wiedergegebenen Stellungnahme stimmt mit der E-Mail überein. Zudem stellt das Gesetz keine Formanforderungen an die auszulegenden Unterlagen; die Auslage einer E-Mail stellt daher keinen Mangel in der Öffentlichkeitsbeteiligung dar, solange diese nachvollziehbar ist. Dies ist hier für einen verständigen aufmerksamen Leser der Fall.
		Die erforderliche Anstoßwirkung wird nicht hervorgehoben. Dass daher die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB endgültig abgeschlossen werden kann, bezweifelt die Planbetroffene.	102.37	Eine Anstoßwirkung im Sinne des § 3 Abs. 2 BauGB liegt somit vor.
		II. Mögliche Abwägungsfehler Die Planbetroffene gibt zu bedenken, dass das Risiko besteht, dass sich die Planung auf eine fehlerhafte Abwägung gründen würde. Hinsichtlich der Berücksichtigung des Bebauungsplans VI-140cb wurde keine Abwägung durchgeführt (1.). Hinsichtlich der Belange potenzieller Entwicklungsmöglichkeiten auf dem	102.38	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Grundstück der Planbetroffenen (2.), der Abstandsflächenverkürzung (3.), der heranrückenden Bebauung (4.) und der Verkehrsbelastung (5.) wurden nicht alle erheblichen Belange eingestellt. Die denkmalschutzrechtlichen Belange des ehemaligen Postbahnhofs wurden nicht richtig gewichtet (6.). Schließlich sind die Belange der Planbetroffenen hinsichtlich der Wegverbindungen zum U-Bahnhof Gleisdreieck und der Niederschlagsentwässerung ihres Grundstücks angemessen zu berücksichtigen (7.).		
		1. Abwägungsausfall: Keine Berücksichtigung des Nachbarbebauungsplans Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials gemäß §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB müssen alle von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange, soweit sie in der konkreten Planungssituation einen städtebaulich relevanten Bezug haben, ermittelt werden (vgl. BVerwG, Beschluss v. 6.12.2011 – 4 BN 20.11 = ZfBR 2012, 258).	102.39	Diese Aussage wird in ihrer Abstraktheit bestätigt. Im Übrigen bezieht sich die Abwägung im Bebauungsplanverfahren ausschließlich auf die tatsächlichen Verhältnisse (Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, Baugesetzbuch, Stand: Oktober 2020, § 1 Rn. 193). Dazu gehören auch in der Aufstellung befindliche Bebauungspläne, nicht jedoch eine noch nicht näher konkretisierte Planungsabsicht. Erst seit Januar 2021 finden im Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg gemeinsam mit der derzeitigen Eigentümerin (Cresco Station) erste Gespräche zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers des ehemaligen Postbahnhofs statt. Ziel seitens der Eigentümerin ist, das historische und denkmalgeschützte Ensemble des ehemaligen Postbahnhofs, zu öffnen und hinsichtlich vielfältiger Nutzungen für die Öffentlichkeit zugänglich und erlebbar zu machen. Verbindungen und Zugänge zum Park am Gleisdreieck, zum Quartier der ‚Urbanen Mitte‘, zum Deutschen Technikmuseum sowie eine Vernetzung der Umgebung sollen geschaffen werden. Die Konzeptentwicklung (Stand 12/2021) für die STATION Berlin sieht zum einen die Wiederherstellung einer attraktiven

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Eingangssituation vor, indem die Vorderhäuser an der Luckenwalder Straße als Eingang neu errichtet werden. Zum anderen sind kleinteilige Baumassen mit einer Nutzungsmischung aus Versammlungsstätte einschließlich gastronomischer Einrichtungen, Einzelhandel und Büros vorgesehen. Zusammen mit der Halle 7.1 soll ein fünfgeschossiger Neubau LZ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als private Erschließungsstraße der ‚Urbanen Mitte Süd‘ geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des Grundstücks entstehen. Im Süden des Areals ist ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss, das sogenannte Belvedere, über der vorhandenen Halle 8 geplant. Das Vorhaben zur städtebaulichen Weiterentwicklung des ehemaligen Postbahnhofsgeländes wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt. Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt.
		Insbesondere sind auch Konfliktpotenziale zu ermitteln, die sich beispielsweise aus einer benachbarten Bauleitplanung ergeben. So sind bei der Aufstellung eines Bebauungsplans etwaige Bebauungspläne in der Umgebung zu berücksichtigen. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140cb wurde hier jedoch unberücksichtigt gelassen. Bereits darin kann ein Abwägungsfehler liegen, wenn Konflikte, die durch die Planung aufgeworfen sind oder ihr sonst zugerechnet werden müssen, auf Dauer ungelöst bleiben und damit Dritte oder die Allgemeinheit unverhältnismäßig belasten (vgl. Gierke, in: Brügmann, BauGB, Kommentar, 115. Lfg. Juli 2020, § 1, Rn. 42, 1574).	102.40	Das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cb, in dessen Geltungsbereich das Grundstück der Nachbarin Cresco Station liegt, ruht seit der Teilung der Bebauungspläne im Jahr 2015 und wurde noch nie aktiv betrieben. Für den Bebauungsplan VI-140cb liegt noch kein Bebauungsplanentwurf vor. Dies wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausdrücklich ausgeführt (s. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 39, 157, 179). Erst seit Januar 2021 finden im Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg erste Gespräche zur städtebaulichen Weiterentwicklung des Quartiers des ehemaligen Postbahnhofs statt. Das aktuelle Konzept hat einen Stand von Dezember 2021, siehe Zeile 102.39. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk zuletzt einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).
		Umso mehr muss im Fall einer bewussten Nicht-Berücksichtigung eines Nachbarbebauungsplans begründet werden, weshalb die Berücksichtigung ausnahmsweise nicht erforderlich sein soll. Gründe, weshalb der Bebauungsplan VI-140cb unberücksichtigt geblieben ist, werden jedoch ebenfalls nicht genannt. Dies wird von der Planbetroffenen bemängelt.	102.41	Die Interessen werden in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausdrücklich berücksichtigt (s. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 39, 157, 179). Darüber hinaus war eine Berücksichtigung des Bebauungsplans VI-140cb nicht möglich, dafür hätten konkrete und qualifizierte Planungen vorliegen müssen. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Das Vorhaben zur städtebaulichen Weiterentwicklung des ehemaligen Postbahnhofsgeländes wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk zuletzt einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45). Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt.
		2. Planerische Konzeption: Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück nicht hinreichend beachtet Potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Planbetroffenen wurden nicht in die Abwägung eingestellt.	102.42	Die bisher bekannten Entwicklungsinteressen der Nachbarin Cresco Station für ihr Grundstück und insbesondere auch die Möglichkeit dazu wurden angemessen berücksichtigt. Ausführungen hierzu finden sich an mehreren Stellen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“: Ohne Aufstellung eines Bebauungsplans hat sich eine bauliche Ergänzung innerhalb der Festsetzungen des geltenden

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Das notwendige Abwägungsmaterial erfasst alle (privaten) Belange, die „nach Lage der Dinge“ in die Abwägung eingestellt werden müssen. Welche Belange das sind, kann nicht generell, sondern nur für die jeweilige Planung im Hinblick auf das von ihr konkret verfolgte Planungsziel sowie auf die ihr vorgegebene Situation beantwortet werden (vgl. BVerwG, Beschluss v. 09.11.1979 – 4 N 1/78 = BVerwGE 59,87). Planungsziel ist es, „ein urbanes und lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs“ zu schaffen (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 260). Die Planung einer „neuen prägenden Skyline am Verkehrsknotenpunkt“ und einer „hohen und dichten Bebauung“ zur städtebaulichen „Betonung der Kreuzung der ÖPNV-Linien“, um „einen spannenden Übergang zu den freien Flächen des Parks am Gleisdreieck“ zu bilden, ist möglicherweise darauf ausgelegt, keine weitere Entwicklung in der Umgebung zuzulassen (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 136). Die Planbetroffene befürchtet daher, dass dies zu einer Planungseinschränkung führt und so eine zukünftige Entwicklung ausgeschlossen wird. Dabei ist das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Bestandteil einer Gesamtplanung für die große innerstädtische Brachfläche des Gleisdreiecks“ (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 135 f.). Das Grundstück der Planbetroffenen liegt im Plangebiet des zunächst aufgestellten Bebauungsplans VI-140 für das gesamte Areal des Gleisdreiecks und ist damit ebenfalls Bestandteil dieser Gesamtplanung.		Baunutzungsplans für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) zu halten, der für das Grundstück Luckenwalder Straße 5 ein beschränktes Arbeitsgebiet sowie die Baustufe V/3 festsetzt. Es sind daher nur gewerbliche Betriebe zulässig, wenn sie keine Nachteile oder Belästigungen für die nähere Umgebung verursachen können. Sofern die zulässigen Nutzungen entsprechend der bestehenden Baugenehmigung ausgeübt werden, ist das Lärmpotential an der schutzwürdigen Bestandsbebauung an der Luckenwalder sowie an der Trebbiner Straße auch ausgeschöpft. Eine andere gewerbliche Nutzung ist ebenfalls an die bestehende Geräuschabstrahlung gebunden, eine höhere Geräuschabstrahlung ist praktisch nicht zulässig (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 104). Zudem sind die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station begrenzt. Es handelt sich bei dem Grundstück der STATION Berlin im Gegensatz zum Grundstück der ‚Urbanen Mitte‘ um keine Brachfläche. Das Grundstück weist im Bestand eine sehr dichte Bebauung auf. Die Gebäude stehen unter Denkmalschutz und daher muss auch eine Entwicklung durch Abriss und Neubau ausscheiden. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cb für dieses Grundstück ruht und wurde noch nie aktiv betrieben. Ein Bebauungsplanentwurf mit konkreter Planung für das Grundstück war nicht bekannt Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk zuletzt einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausrei-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Demnach wären die Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Grundstück der Planbetroffenen hier angemessen zu würdigen gewesen.		chende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45). Eine wesentliche negative Beeinflussung der nachbarlichen Belange der Nachbarin ist nicht zu erwarten.
		3. Abstandsflächen Die Planbetroffene gibt zu bedenken, dass die Belange der gesunden Arbeitsverhältnisse möglicherweise nicht ausreichend gewürdigt wurden – sowohl hinsichtlich der gegenwärtigen Nutzung (a.) der STATION Berlin als auch hinsichtlich einer etwaigen zukünftigen Entwicklung auf ihrem Grundstück (b.). Es muss ausgeschlossen werden, dass zukünftige Entwicklungen auf dem Grundstück der Planbetroffenen eingeschränkt werden. Die Abstandsflächen bei zukünftigen Entwicklungen auf dem Grundstück der Planbetroffenen müssen in gleichem Umfang auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab fallen dürfen.	102.43	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk zuletzt einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).
		Für die Festsetzung einer Abstandsflächenverkürzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts – insbesondere Sicherheit, Gesundheit, Belichtung und Belüftung – in der bauleitplanerischen Abwägung zu berücksichtigen (vgl. Mitschang/Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, Kommentar, 14. Aufl. 2019, § 9, Rn. 31). Eine Nachbarschaftsvereinbarung ist nur ein „Abwägungsbaustein“, kann die Abwägung jedoch nicht ersetzen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 156).	102.44	Es wird keine Abstandsflächenverkürzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr.2a BauGB festgesetzt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ausdrückliche Baukörperfestsetzungen getroffen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin. Für diese Festsetzung wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis werden die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts gewahrt und es liegen gesunde Arbeitsverhältnisse vor (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 159 ff). Auch im aktualisierten Fachgutachten geht hervor, dass keine wesentliche negative Beeinflussung der nachbarlichen Belange der Nachbarin zu erwarten ist (vgl. Zeile 102.45).

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Hinblick auf die Einbeziehung der Nachbarschaftsvereinbarung in die Abwägung wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.3. verwiesen.
		a) Gegenwärtige Nutzung Die Planbetroffene befürchtet, dass die gesunden Arbeitsverhältnisse auf ihrem Grundstück durch die nach dem Bebauungsplan VI-140cab zulässige Bebauung beeinträchtigt werden und sie daher gezwungen ist, entsprechende Flächen freizuhalten.	102.45	Auch bei Realisierung der nach dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zulässigen Bebauung sind weiterhin gesunde Arbeitsverhältnisse auf dem Grundstück der STATION Berlin gewahrt (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 159ff). Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Obergerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten zur Besonnung und Belichtung angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wurde in gesonderten Kapiteln eine Untersuchung der Besonnung an den Außenfassaden der bestehenden Halle 8 der STATION Berlin und die Belichtung der relevanten geplanten baulichen Erweiterungen der STATION Berlin durchgeführt. <u>Halle 8 als betroffene Bestandsbebauung:</u> Die Halle 8 wird als Veranstaltungsstätte (Messen, Kongresse, Konferenzen usw.) genutzt und gilt bauordnungsrechtlich als Versammlungsstätte. Für Versammlungsstätten gibt es keine Normen bezüglich einer empfohlenen Mindestbesonnungs- oder -tagesbelichtung. Mit Blick auf die Besonnung bleibt für Halle 8 eine gute Besonnungssituation trotz Errichtung der „Urbanen Mitte Süd“ bestehen. Über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht kann die Halle für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden. Die Nutzungsmöglichkeit wird durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht eingeschränkt, auch wenn der Tageslichtanteil durch die geplanten Bauten reduziert wird. <u>Geplante Erweiterungsbauten:</u> Die Konzeptentwicklung (Stand 12/2021) für die STATION Berlin sieht verschiedene Neubauten vor. Weil bei Anwendung

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln fiktive Abstandsflächen auf das Grundstück der STATION Berlin fallen würden, werden in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung folgende Neubauten hinsichtlich einer ausreichenden Tagesbelichtung geprüft: • Im Süden des STATION-Grundstücks ist ein zweigeschossiges „Brückenbauwerk“ mit Staffelgeschoss, das sogenannte „Belvedere“, über der vorhandenen Halle 8 geplant. • Zusammen mit der Halle 7.1 soll ein fünfgeschossiger Neubau „LZ“ anstelle der heutigen Lüftungszentrale an der als Privatstraße der Nachbarin geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße im Südosten des STATION-Grundstücks entstehen. Die Ergänzungsbauten sollen als Büros, für Gastronomie, Einzelhandel und z.T. auch als Versammlungsstätte genutzt werden, also gewerblich. Die Besonnungsuntersuchungen der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung für die mögliche Bebauung der STATION Berlin zeigen, dass alle untersuchten Fassaden auch mit der geplanten Hochhausbebauung eine sehr gute Besonnung ermöglichen. Mit Blick auf die Belichtung wird in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die Norm „Tageslicht in Gebäuden“ DIN EN 17037 herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. Sie hat empfehlenden Charakter. <u>a) Belichtung des „Brückenbauwerks“ über der Halle 8</u> Am geplanten Brückenbauwerk wurde für einen Musterraum an der Südfassade die Belichtungssituation simuliert. Angenommen wurde eine große Raumtiefe von 8,75 m. Ohne die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ werden die Tageslichtwerte der Empfehlungsstufe „gering“ erreicht, mit Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ kann die Empfehlungsstufe „gering“ nur bei einer Raumtiefe von maximal 6 m erreicht werden.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Daher wurde in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ergänzend geprüft, ob die Berliner Bauordnung und die Verordnung über Arbeitsstätten bzw. die Technischen Regeln für Arbeitsstätten eingehalten werden können. In § 47 Abs. 2 Bauordnung für Berlin (BauO Bln) heißt es: „Aufenthaltsräume müssen ausreichend belüftet und mit Tageslicht belichtet werden können. Sie müssen Fenster mit einem Rohbaumaß der Fensteröffnungen von mindestens einem Achtel der Netto-Grundfläche des Raumes einschließlich der Netto-Grundfläche verglaster Vorbauten und Loggien haben.“ In den Technischen Regeln für Arbeitsstätten zum Thema Beleuchtung (ASR A3.4) (Fassung vom April 2011, zuletzt geändert GMBI 2022, Seite 248) wird unter Punkt 4.1 ‚Ausreichendes Tageslicht‘ ausgeführt: „Die Anforderung nach ausreichendem Tageslicht wird erfüllt, wenn in Arbeitsräumen ▪ am Arbeitsplatz ein Tageslichtquotient größer als 2 %, bei Dachoberlichtern größer als 4 % erreicht wird oder ▪ mindestens ein Verhältnis von lichtdurchlässiger Fenster-, Tür- oder Wandfläche bzw. Oberlichtfläche zur Raumgrundfläche von mindestens 1:10 (entspricht ca. 1:8 Rohbaumaße), eingehalten ist. Die Einrichtung fensternaher Arbeitsplätze ist zu bevorzugen. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird nachgewiesen, dass die Anforderungen der BauO Bln und die Verordnung über Arbeitsstätten in Hinblick auf ausreichendes Tageslicht deutlich eingehalten werden können. <u>b) Belichtung der möglichen Bebauung anstelle der Lüftungszentrale (Halle 7.1)</u> Am geplanten Neubau „LZ“ wurde für Musterräume an der Süd- und der Südostfassade die Belichtungssituation simuliert. An der Südfassade werden sowohl ohne als auch mit Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Tageslichtwerte der

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Empfehlungsstufe „hoch“ erreicht, an der Ostfassade wird die Empfehlungsstufe „gering“ erreicht. Darüber hinaus ist auch der durch das Abstandsflächenrecht geschützte Sozialabstand und eine ausreichende Belüftung hier gewahrt. Im Zusammenhang mit Arbeitsräumen kommt diesem ohnehin eine weitaus geringere Bedeutung zu als bei Wohnräumen. Hier liegt ein Abstand von mindestens 15,8 m zwischen den Gebäuden vor. Der Sozialabstand ist daher gewahrt. Über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht kann die Halle 8 für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden. Die Nutzungsmöglichkeit wird durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht eingeschränkt, auch wenn der Tageslichtanteil durch die geplanten Bauten reduziert wird. Zusammengefasst können auch bei einer Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ▪ die Halle 8 über Tageslicht und ergänzendes Kunstlicht für die Nutzung als Versammlungsstätte ausreichend belichtet werden. ▪ für das geplante Brückenbauwerk über der Halle 8 sowie für den Neubau „LZ“ (bei Annahme einer Raumtiefe von 6m) eine ausreichende Tagesbelichtung und damit gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Die Planung wird nicht geändert.
		Das der Planung zugrundeliegende Besonnungs- und Verschattungsgutachten berücksichtigt Nachbargebäude ausdrücklich nicht (vgl. BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung [ohne Nachbargebäude], Müller-BBM GmbH vom 22.05.2018). Es erschließt sich der Planbetroffenen daher nicht, auf welcher Grundlage in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab die ausreichende Besonnung der südlichen Veranstaltungshalle (Halle 8) angenommen	102.46	Eine Verschattung der Gebäude auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station ist trotz des Titels des Gutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22. Mai 2018 gutachterlich überprüft worden. Hier ist lediglich der Titel des Fachgutachtens im Laufe des Verfahrens redaktionell nicht angepasst worden. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zur ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom 06.05.2022 wurde in gesonderten Kapiteln eine Untersuchung der Besonnung an den Außenfassaden

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wird (Vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 159).		der bestehenden Halle 8 der STATION Berlin sowie die Besonnung und Belichtung der relevanten geplanten baulichen Erweiterungen durchgeführt, siehe Zeile 102.45.
		b) Entwicklungsmöglichkeiten dürfen nicht eingeschränkt werden Darüber hinaus werden auch zukünftige Entwicklungspotenziale auf dem Grundstück der Planbetroffenen nicht ausreichend berücksichtigt. Es ist zu befürchten, dass dies zu einer unzulässigen Vorwegbindung führt. Die Planung muss für zukünftige Entwicklungen auf dem Grundstück der Planbetroffenen offenbleiben. Da die Halle 8 kein mehrgeschossiges Gebäude sei, würde ein ausreichend großer Abstand zwischen den Gebäuden eingehalten, obwohl der nördliche Turm mit seinen ausladenden oberen Geschossen sich der Grundstücksgrenze auf bis zu ca. 3,9 m annähert (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 159).	102.47	Es wird auf die Ausführungen zu Punkt C.II.2 verwiesen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass die Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ an der zitierten Stelle zur Belüftung ausdrücklich besagt: „Der Abstand zwischen der Halle 8 der STATION Berlin und dem Sockel bzw. dem Turm 6 (MK 6) beträgt mindestens 15,8 m [...]. Die Gebäude werden also mindestens 15,8 m voneinander entfernt sein.“ (s. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 159 f).
		Die Planbetroffene stellt in Frage, ob potenzielle Entwicklungsmöglichkeiten und -absichten auf dem Grundstück der Planbetroffenen mit dem Hinweis auf das „Ruhen“ des aufgestellten Bebauungsplans VI-140cb verneint werden können.	102.48	Die Beeinträchtigung potentieller Entwicklungsmöglichkeiten wird nicht erwartet, da das Bebauungsplanverfahren VI-140cb für dieses Grundstück ruht und noch nie aktiv betrieben wurde. Ein Bebauungsplanentwurf liegt noch nicht vor. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im ursprünglichen Bebauungsplanentwurf VI-140 von 2010 ist für das Grundstück der Planbetroffenen ein Kerngebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,5 vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass bei einer Fortführung des Verfahrens für den Bebauungsplan VI-140cb hier ähnliche Festsetzungen getroffen werden.	102.49	Das Bebauungsplanverfahren VI-140cb ruht und wurde noch nie aktiv betrieben, ein Bebauungsplanentwurf liegt nicht vor. Es bestehen keine Anzeichen dafür, dass nach vielfacher Teilung des Bebauungsplans VI-140 die Ziele aus dem Jahre 2010 weiterverfolgt werden. Das Vorhaben zur städtebaulichen Weiterentwicklung des ehemaligen Postbahnhofsgeländes wurde auf Grundlage des Baunutzungsplans für Berlin vom 28.12.1960 gemäß § 30 BauGB auf seine Zulässigkeit geprüft. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung auch bei Errichtung der Urbanen Mitte Süd nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45). Der Bebauungsplan VI-140cb wird zurzeit nicht weitergeführt.
		Selbst nach der gegenwärtigen planungsrechtlichen Situation bestehen auf dem Grundstück der Planbetroffenen große Entwicklungspotenziale. Der Baunutzungsplan weist das Grundstück als beschränktes Arbeitsgebiet der Baustufe V/3 aus. Die Baustufe V/3 entspricht einer zulässigen Geschosshöhe von 5, einer bebaubaren Fläche von 0,5 und einer BMZ von 6,0. § 7 Nr. 15 BO 58 erlaubt zudem die Erhöhung dieses Nutzungsmaßes auf eine GFZ von 1,8 und eine BMZ von 7,2 – in besonderen Fällen sogar eine GFZ von 2,0 und eine BMZ von 8,0 –, wenn nur Gebäude errichtet werden, die Wohnungen nicht enthalten. Dies ist durch die bestehende Bebauung noch nicht ausgeschöpft.	102.50	Zutreffend ist, dass der hier geltende Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) für das Grundstück Luckenwalder Straße 5 die Baustufe V/3 festsetzt. Unabhängig davon, welche Entwicklungspotenziale sich daraus ergeben könnten, vermag dies nichts daran zu ändern, dass der Denkmalschutz der bestehenden Bauten (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 16) einer baulichen Entwicklung sowie die bereits sehr lärmintensive Nutzung des Grundstücks einer weitergehenden mit einer Erhöhung des Gewerbelärms verbundenen Nutzung entgegenstehen. Insofern wird auf die Ausführungen zu Punkt C.II.2. verwiesen. Das von der Nachbarin Cresco Station erst in 2021 entwickelte Konzept zur städtebaulichen Weiterentwicklung wird mit dem Stand von Dezember 2021 in die Abwägung aufgenommen und berücksichtigt. Für die Planung der Cresco hat der Bezirk

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				zuletzt einen Vorbescheid erteilt. Die darin vorgesehenen Planungen werden im Aufstellungsverfahren berücksichtigt. Die Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung der STATION wurde gutachterlich untersucht, es wird eine ausreichende Besonnung und Belichtung einer möglichen Bebauung auch bei Errichtung der Urbanen Mitte Süd nachgewiesen (vgl. Zeile 102.45).
		Es ist auch nicht richtig, dass „dieser potenzielle Nutzungsrahmen [...] durch den bestehenden Denkmalschutz eingeschränkt [wird]“, (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 157). Dies ergibt sich aus dem denkmalpflegerischen Gutachten von BASD - Gerhard Schlotter, Architekten vom Juni 2017 nicht. Das Gutachten hat bereits nicht ausschließlich den Bebauungsplan VI-140cab, sondern den – mittlerweile geteilten – Bebauungsplan VI-140ca zum Gegenstand. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab werden sämtliche Entwicklungspotenziale auf dem Grundstück der Planbetroffenen mit einem pauschalen Verweis auf das Denkmalschutzrecht verneint.	102.51	Für das Grundstück der STATION Berlin gilt der Baunutzungsplan für Berlin von 1960 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) als rechtsverbindlicher Bebauungsplan. Die Zulässigkeit einer Erweiterung des Betriebs und der dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen richten sich nach dessen Festsetzungen. Darüber hinaus wird der Postbahnhof/ das Paketpostamt in der Berliner Denkmalschutzliste geführt und steht unter Denkmalschutz. Änderungen am Denkmal richten sich damit auch nach dem Denkmalschutzgesetz Berlin (DSchG Bln). Danach sind die Veränderung sowie die Beseitigung eines Denkmals genehmigungspflichtig. Durch das Erfordernis einer Genehmigung nicht nur der baulichen Maßnahmen, sondern auch mit Blick auf die denkmalrechtliche Erhaltungswürdigkeit des Gebäudes werden die Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere der vollständige Abriss und Neubau des Gebäudes, stark eingeschränkt. Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde ein „Denkmalpflegerisches Gutachten Gleisdreieck“ mit Stand Juni 2017 erstellt. Das denkmalpflegerische Gutachten trifft keine Aussagen zu Entwicklungsmöglichkeiten aus denkmalpflegerischer Sicht im Bebauungsplangebiet VI-140cb, denn das gehörte nicht zum Untersuchungsumfang. Die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hat zu keiner wesentlichen Änderung der Planungsinhalte geführt, insbesondere nicht für den hier verfahrensgegenständlichen Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es ist daher

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				nicht erforderlich, das denkmalpflegerische Gutachten anzupassen und die Auswirkungen nur der Planung des geteilten Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gesondert zu untersuchen. Im Übrigen wird auf Punkt B.II.5. verwiesen.
		Schließlich trifft das denkmalpflegerische Gutachten keine Aussage darüber, inwieweit eine Entwicklung auf dem Grundstück der Planbetroffenen denkmalrechtlich zulässig wäre. Das Gutachten beschäftigt sich ausschließlich mit der Frage der Auswirkungen der Bebauung im Plangebiet des - mittlerweile geteilten - Bebauungsplans VI-140ca auf die in der Umgebung befindlichen Baudenkmale, also nur mit einer veralteten Planung.	102.52	Gegenstand des denkmalpflegerischen Gutachtens sind einerseits die Grundlagenermittlung zum Denkmalbestand insbesondere des U-Bahnviadukts und Bahnhofs Gleisdreieck sowie die Durchführbarkeit der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ in Bezug auf die denkmalgeschützte Substanz. Eine mögliche Entwicklung auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station und deren denkmalrechtlich Zulässigkeit sind kein Gegenstand des Fachgutachtens. Das Fachgutachten bezieht sich zwar auf beide Plangebiete „Urbane Mitte Süd“ und „Urbane Mitte Nord“. Dies führt jedoch lediglich zu einer umfassenderen Beurteilung der zu erwartenden Auswirkungen der Planung. Da die Planung im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in ihrer Grundstruktur entsprechend dem ungeteilten Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in dessen südlichen Bereich bestehen bleibt, kann keinesfalls davon ausgegangen werden, dass diese „veraltet“ ist.
		4. Heranrückende Bebauung Die großen Besucherzahlen und die oft abendlichen Veranstaltungen mit Musik und Vorführungen führen zu hohen Schallemissionen.	102.53	Die Geräuschimmissionen an den Fassaden der geplanten Gebäude im Plangebiet durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin wurden detailliert auf der Grundlage des genehmigten Zustands ermittelt und beurteilt (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „VI-140cab Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 97 f.). Untersucht wurden dabei vier Szenarien des Veranstaltungsbetriebs der STATION Berlin. In drei Szenarien wurde der Immissionsrichtwert

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				(IRW) nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) eingehalten. Eine Beeinträchtigung der geplanten Nutzungen im Plangebiet ist in diesen Fällen nicht zu befürchten.
		Ausweislich der schalltechnischen Untersuchung werden die Richtwerte der TA Lärm durch die Emissionen des Lieferverkehrs bereits nur geringfügig unterschritten. Während des Veranstaltungsbetriebs werden die Richtwerte nachts teils sogar überschritten (schalltechnischen Untersuchung, ALB Akustiklabor Berlin vom 08.11.2019, S. 90 ff.).	102.54	Zu den Geräuschemissionen der Liefer- und Ladetätigkeiten südlich der Halle 8 der STATION Berlin wird gutachterlich festgestellt, dass der Immissionsrichtwert tags für Kerngebiete von 60 dB(A) an allen Immissionsorten unterschritten wird (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 100 f.). Allein die Einhaltung des Wertes ist maßgeblich. Es ist nicht relevant, um wie viel der Wert unterschritten wird. Bei der Untersuchung der Geräuschemissionen aufgrund des Veranstaltungsbetriebs wird nur bei einem der vier untersuchten Szenarien, nämlich dem Szenario „Veranstaltungsbetrieb in den Hallen 2.1, 3, 7 und 8“, vor Teilflächen nur der Nordostfassade sowie der Nordwestfassade in einigen Geschossen des Turms 6 (MK 6) (gemessen im Fachgutachten für das 9. Obergeschoss) der Immissionsrichtwert in Kerngebieten nachts von 45 dB(A) geringfügig um lediglich maximal 0,5 dB überschritten; der Immissionsrichtwert nachts, der für nachts in Kerngebieten schutzbedürftige Nutzungen, wie Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten und ausnahmsweise zulässige Wohnungen für einen eingeschränkten Personenkreis gilt, ist nur dann anzuwenden, sofern sich an den entsprechenden Fassaden Fenster von Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten und Wohnnutzungen befinden (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 98, 110 f.). Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind nach der textlichen Festsetzung 1.6 im gesamten Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig.
		Es wird von „einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden	102.55	Die von der Nachbarin Cresco Station zitierten Ausführungen finden sich in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. Schall-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Verkehrslärm ausgegangen [...] – wenn auch die formalen Kriterien die Überdeckung gemäß Nr. 3.2.1 Abs. 5 der TA Lärm nicht vollständig erfüllt sind" (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 184).		technische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 111). Danach kann an der Nordostfassade sowie an der Nordwestfassade des Turms 6 mit der Überschreitung des Immissionsrichtwerts nachts aufgrund des Veranstaltungsbetriebs um 0,5 dB von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den hohen Verkehrslärmpegel ausgegangen werden, auch wenn die formalen Kriterien der Überdeckung gemäß Nr. 3.2.1 Abs. 5 der TA Lärm nicht vollständig erfüllt sind. Die bloß geringfügige Überschreitung um 0,5 dB, also weniger als 1 dB, erscheint hinnehmbar, sodass diese Überschreitung vernachlässigt werden kann. Mit Blick auf den Verkehrslärm können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich sichergestellt werden. Der Schallschutznachweis ist im bauaufsichtlichen Verfahren zu führen. Mit Blick auf den Veranstaltungslärm der STATION Berlin zeigen auch die durchgeführten Berechnungen zu tieffrequenten Geräuschen in diesem Szenario, dass der Gesamtbeurteilungspegel gemäß Beiblatt 1 zu DIN 45680 an keinem Immissionsort den Anhaltswert für nachts von 25dB überschreitet. Es gibt daher keine Hinweise auf Belästigungen in schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 111). <u>Zum Ruhe-/ Schutzbedürfnis von Büroräumen nachts:</u> Die abgesenkten Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 Satz 1 der TA Lärm für die Nacht tragen dem besonderen Ruhe- und Schlafbedürfnis der Wohnbevölkerung Rechnung. Ein solches Ruhebedürfnis besteht bei einer nächtlichen beruflichen Nutzung von Büroräumen grundsätzlich nicht (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2017 – 5 S 1475/16, zitiert nach Juris Rn. 148; vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				17. September 2007 – 12 ME 38/07, dort Rn. 25). Da Büroräume nicht zum Schlafen bestimmt sind und dort auch üblicherweise nicht geschlafen wird, müssen diese Werte nachts daher für Büronutzungen nicht eingehalten werden. Dem Schutzbedürfnis wird ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten werden (vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, dort Rn. 25). Dafür spricht auch, dass der TA Lärm laut dem Bundesverwaltungsgericht die Vorstellung zugrunde liegt, dass nachts ein höheres Schutzniveau in allen „Wohn- und Schlafräumen“ sicherzustellen sei (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 29. August 2007 – 4 C 2.07, juris Rn. 26). Dies ist aber in Büroräumen nicht relevant, da sie nicht zum Wohnen und Schlafen bestimmt sind. Zwar wird vertreten, diese Annahme, dass der abgesenkte Richtwert der TA Lärm für Gewerbegebiete regelmäßig nur auf den Schutz von Wohn(schlaf)räumen ziele, stehe im Widerspruch dazu, dass die TA Lärm die Herabsenkung des nächtlichen Richtwerts für Gewerbegebiete regelhaft vorschreibt, die Wohnnutzung in jenen Gebieten aber nur ausnahmsweise zulässig ist (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 150). Der für den maßgeblichen Immissionsort nach der TA Lärm zu beurteilende schutzbedürftige Raum bestimmt sich nach der DIN 4109:1989-11. [Ergänzung durch den Plangeber: Die geltende DIN 4109-1:2018-01 führt die schutzbedürftigen Räume unter Ziffer 3.16 auf.] Dort sind unter „Schallschutz im Hochbau“ Nr. 4.1 neben Wohn- und Schlafräumen auch Büroräume als schutzbedürftige Räume genannt (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 143). Diese Sichtweise unterstellt, müssten auch für Büroräume die nachts abgesenkten Immissionsrichtwerte gelten.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Selbst dann wird vorliegend der Immissionsrichtwert nachts aber nur in einem einzigen von insgesamt vier untersuchten Szenarien und auch lediglich nur an zwei Fassaden und zwar an begrenzten Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen und an der Nordwestfassade lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand überschritten. Zudem beträgt die Überschreitung auch nur 0,5 dB und ist somit nur äußerst geringfügig. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms kann von einer weitgehenden Überlagerung ausgegangen werden und die Überschreitung dieses Immissionsrichtwerts daher insgesamt vernachlässigt werden. Dies bestätigt sich auch aus den „Handlungsempfehlungen zum Lärmschutz in der Planung – Gewerbelärm“ der Landeshauptstadt München zur Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm: „Eine dauerhafte Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist lediglich um bis zu 1 dB gemäß Ziff. 3.2.1 [Abs. 3] TA Lärm möglich, da in diesem Falle die Genehmigung eines Betriebs nicht versagt werden soll. Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in seiner Entscheidung zudem ausdrücklich offen gelassen, ob für Büroräume im Einzelfall eine Sonderprüfung nach 3.2.2 der TA Lärm angezeigt sein und dabei festgestellt werden kann, dass benutzte Büroräume auch nachts nur den Schutzanspruch der Tageszeit haben (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 148). In diesem Sinne kann es bei der Ansicht des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts sowie des Verwaltungsgeschichtshofs Baden-Württemberg bleiben, wonach Büroräume nachts nicht schutzwürdig sind und der Immissionsrichtwert Nacht dort daher nicht eingehalten werden muss. Für diese Büronutzungen ist daher vorliegend die Einhaltung des Immissionsrichtwerts Tag von 60 dB(A) ausreichend (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 43 f., 98). Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				4109 und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden. Der Immissionsrichtwert von 60 dB(A) tags wird durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin in keinem der geprüften vier Szenarien vor einer Fassade der geplanten Gebäude überschritten (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 98). Insgesamt rücken damit zwar empfindliche Nutzungen an die STATION Berlin heran; der von der STATION Berlin nach zulässiger Nutzung ausgehende Gewerbelärm beeinträchtigt diese geplanten Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ aber nicht, da die Richtwerte überall eingehalten sind oder die nur geringfügige Überschreitung hinnehmbar ist. Belästigungen für die geplanten Nutzungen werden daher nicht befürchtet, die geplanten Nutzungen sind insoweit nicht schutzbedürftig. Schutzmaßnahmen der STATION Berlin, im Sinne von Einschränkungen des Veranstaltungsbetriebs, werden nicht erforderlich.
		Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt hat, im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB zu bedenken gegeben: <i>„Die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten auf dem Hof südlich Halle 8 der STATION Berlin sind weder in der Begründung noch im vorliegenden Schallgutachten ausreichend gewürdigt.</i> <i>Zur Absicherung der Einhaltung von Immissionsrichtwerten nach TA Lärm bedarf es einer weitergehenden Überprüfung der schalltechnischen Untersuchung.</i>“, (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 297).	102.56	Die Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzamts wurde im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung (07.12.2018 bis 31.01.2019) im Februar 2019 abgegeben. Auf diese Stellungnahme hin wurde die schalltechnische Untersuchung ergänzt (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02.11.2022, Seite 100 f.; Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 309). Es enthält nun unter der Überschrift „Liefer- und Ladebetrieb der STATION Berlin tags“ Ausführungen zur Berechnung und Beurteilung der Geräuschimmissionen im Plangebiet durch die möglichen Liefer- und Ladetätigkeiten südlich der Halle 8 der STATION Berlin. Im Ergebnis wird festgestellt, dass der Immissionsrichtwert tags für Kerngebiete von 60 dB(A) an allen Immissionsorten unterschritten wird (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Planbetroffene kann jedoch nicht erkennen, dass derartige weitergehende Untersuchungen durchgeführt wurden.		Süd“ vom 02.11.2022, Seite 100 f.). Dies wird so auch in der Begründung dargestellt (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 184 f.)
		Es bleibt daher zu befürchten, dass mit der auf Grundlage des Bebauungsplans VI-140cab errichteten Bebauung empfindlichere Nutzungen in die Nachbarschaft der STATION Berlin rücken würden. Damit werden möglicherweise Rücksichtnahmepflichten ausgelöst, die die Nutzung als Veranstaltungsort -insbesondere auch im Hinblick auf eine Betriebserweiterung - einschränken können. Die heranrückende Bebauung muss sich daher ausreichend selbst schützen.	102.57	Der Gewerbelärm in Form von Geräuschimmissionen durch den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin, den zulässigen Liefer- und Ladeverkehr südlich der Halle 8 sowie in Form von tieffrequenten Geräuschen wurde intensiv untersucht. Schutzmaßnahmen der STATION Berlin werden aufgrund der geplanten Nutzungen im Bereich der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht erforderlich. Es wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.4. verwiesen. Im Rahmen der erneuten eingeschränkten Behördenbeteiligung (16.11.2020 bis 16.12.2020) teilte das Umwelt- und Naturschutzamt mit, dass es die überarbeitete schalltechnische Untersuchung vom 08.11.2019 hinsichtlich der Bedenken in ihrer letzten Stellungnahme vom 28.02.2019 überprüft hat. Als Fazit wird festgestellt, dass die „STATION Berlin“ in dem Fachgutachten ausreichend untersucht wurde. Die schalltechnische Untersuchung wurde auch mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt.
		5. Verkehrskonzept Der Bebauungsplan VI-140cab kann hinsichtlich der Beeinträchtigungen für seine Umgebung nicht isoliert betrachtet werden. Dies gilt insbesondere auch für das verursachte Verkehrsaufkommen. Ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab sollen die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab als „Einheit“ betrachtet werden. Dennoch beschränkt sich das Verkehrsgutachten auf das zu er-	102.58	Es wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.6. verwiesen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wartende Verkehrsaufkommen, das durch die Bebauung des Bebauungsplans VI-140cab verursacht wird (vgl. Verkehrsgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft vom 27.03.2019).		
		Unbeachtet bleibt auch die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB abgegebene Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15. Darin legt die Senatsverwaltung nahe, die Plangebiete der Bebauungspläne VI-140ca sowie VI-140cb sowie benötigte Teilflächen zur Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 270).	102.59	Bei der zitierten Stellungnahme handelt es sich, anders als von der Nachbarin Cresco Station behauptet, nicht um Äußerungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm, nunmehr SenSBW) II A15, sondern des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt (s. Seite 270 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020). Die Stellungnahme wurde im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung 2016 abgegeben. Zu dem Zeitpunkt lag noch kein Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ vor. Bei dieser Äußerung handelt es sich lediglich um eine Anregung, die im Übrigen auch berücksichtigt wurde. Laut dem Städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) wird das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ über die Schöneberger und Luckenwalder Straße sowie über die Verlängerung der Trebbiner Straße erschlossen. Für das Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgt die Erschließung über die öffentliche Trebbiner Straße sowie über deren als Privatstraße ausgestaltete Verlängerung. Eine Betrachtung gemeinsam mit dem Bebauungsplan VI-140cb ist infolge des Ruhens dieses Bebauungsplanverfahrens nicht geboten.
		Selbst wenn jedoch nur das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab betrachtet wird, ist damit zu rechnen, dass die Errichtung von ca. 23.750 m ² Geschossfläche für Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie außerdem Büro- und Hotelnutzung ein hohes Verkehrsaufkommen durch An- und Abfahrten verursacht.	102.60	Das durch die Verwirklichung der Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursachte Verkehrsaufkommen wurde im Verkehrsgutachten ermittelt und dargestellt. Demnach ist von einer Zunahme des Verkehrs um etwa 4% am Vormittag und 2% am Nachmittag auszugehen. Diese äußerst geringe Verkehrszunahme führt nach Einschätzung der Gutachtenden im übergeordneten Straßennetz und an den Verkehrsknotenpunkten nicht zu einer Veränderung der bereits bestehenden Verkehrssituation und kann mit den beste-

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				henden Verkehrsanlagen bewältigt werden (vgl. Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021, Seite 102). Das Verkehrsgutachten wurde mehrfach mit der zuständigen Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt.
		Im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B angemahnt: <i>„Im Rahmen der Abschätzung zukünftiger Verkehre muss auch eine Auseinandersetzung mit benachbarten Entwicklungen (wie Areal Postcheckamt und Erweiterung Deutsches Technikmuseum) erfolgen.“</i> (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 280). Dennoch ist der durch die STATION Berlin ausgelöste Verkehr sowie das mit dem Veranstaltungsbetrieb zusammenhängende Verkehrsverhalten im Verkehrsgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft vom 27.03.2019 lediglich „mitbetrachtet“ worden. Aus dem Verkehrsgutachten ergibt sich eine hohe Auslastung der untergeordneten Verkehrswege, z.B. Schöneberger Straße und Luckenwalder Straße, durch Lieferverkehr, insbesondere anlässlich der Vorbereitung und Durchführung von Veranstaltungen.	102.61	Die Behördenbeteiligung fand vom 09.11.2017 bis 31.12.2017 statt. Daraufhin wurde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) erneut eine aktuelle Verkehrsprognose abgefragt und das Verkehrsgutachten auf die Anmerkung der Senatsverwaltung hin ergänzt (siehe Seite 287 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020). Die STATION Berlin wird von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) nicht explizit benannt, da hier keine Entwicklungsplanung bekannt ist. Es wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.6. verwiesen.
		Dies sei jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab und stattdessen durch die zuständigen Fachbehörden und die Polizei zu lösen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 227). So bleibt hier das bekannte bereits bestehende Verkehrsaufkommen der genehmigten Bestandsnutzung unbeachtet und wird lediglich isoliert der durch die Bebauung im Plangebiet des Bebauungsplans VI-	102.62	Es wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.6. verwiesen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		140cab verursachte Verkehr als Grundlage des Verkehrskonzepts betrachtet.		
		Die Planbetroffene bezweifelt, dass eine Überlastung der untergeordneten Verkehrswege – wie in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab, S. 305, vorgeschlagen – durch die Anpassung der Signalanlagen verhindert werden kann.	102.63	Es wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.6. verwiesen. Das Verkehrsgutachten wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen-UVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt.
		6. Denkmalschutz Durch die Realisierung der nach dem Bebauungsplan VI-140cab zulässigen Bebauung würde der ehemalige Postbahnhof fast vollständig verstellt. Das Baudenkmal verliert dadurch einen Großteil seiner Erlebbarkeit von außen und die prägende Wirkung auf die Umgebung. Diesen Bedenken wird in dem denkmalpflegerischen Gutachten von BASD - Gerhard Schlotter, Architekten vom Juni 2017, S. 90, jedoch lediglich mit dem Argument entgegengetreten, dass als wesentlicher Bestandteil des Denkmals die Packkammern und der nördliche Hofbereich zu betrachten seien, zu denen die Neubauten einen relativ großen Abstand hätten. Daher sei von einer Beeinträchtigung durch das geplante Vorhaben nicht auszugehen. Die Planbetroffene ist der Ansicht, dass dadurch den gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 BauGB zu berücksichtigenden Belangen des Denkmalschutzes nicht ausreichend Rechnung getragen wird und weist darauf hin, dass der denkmalschutzrechtliche Umgebungsschutz zu wahren ist.	102.64	Es wird auf die Ausführungen zu Punkt B.II.5. verwiesen.
		7. Weitere Belange Schließlich weist die Planbetroffene darauf hin, dass ihre Belange hinsichtlich der Wegverbindungen zum	102.65	Die Ausführungen werden im Weiteren im Einzelnen berücksichtigt und abgewogen.

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		U-Bahnhof Gleisdreieck (a.) und hinsichtlich der Niederschlagsentwässerung ihres Grundstücks (b.) angemessen zu berücksichtigen sind.		
		a) ÖPNV-Zugänge Für die Planbetroffene ist nicht ersichtlich, wie ÖPNV-Nutzer das Plangebiet, insbesondere den geplanten zweiten Zugang an der Südseite des U-Bahnhof Gleisdreieck, erreichen werden. Zwar mag es sein, dass die Zuständigkeit für den zweiten Zugang zum U-Bahnhof Gleisdreieck beim Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, liegt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 306 f.). Die Verantwortung für die Planung der Wegverbindungen kann jedoch nicht auf diese Weise verlagert werden. Dem leichten und geordneten Zugang zum ÖPNV ist bereits im Bebauungsplanverfahren angemessen Rechnung zu tragen.	102.66	Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Nach dem jetzigen Planungsstand soll der 2. U-Bahnzugang am südlichen Bahnhofsende der Linie U2 auf der Westseite in das Viadukt eingefügt werden. Der Zugang soll also über die ‚Urbane Mitte Nord‘ erfolgen. Die zuführenden Gehrechte für die Öffentlichkeit sind Bestandteil des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Dem leichten und geordneten Zugang zum ÖPNV wird im Bebauungsplanverfahren VI-140caa (Urbane Mitte Nord) angemessen Rechnung getragen werden.
		Die Planbetroffene weist darauf hin, dass sie zu beteiligen ist, sofern Geh- und Radwege zum U-Bahnhof Gleisdreieck über ihr Grundstück verlaufen sollten.	102.67	Geh- und Radwege sind ausschließlich im Bereich der privaten Verkehrsfläche – auf der verlängerten Trebbiner Straße – sowie am nördlichen Rand des Kerngebiets MK 6 geplant (Begründung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 174). Geh- und Radwege auf dem Grundstück der Nachbarin Cresco Station sind nicht vorgesehen und liegen zudem nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Hinweis der Nachbarin Cresco Station wird zur Kenntnis genommen.
		b) Niederschlagsentwässerung Die Niederschlagsentwässerung des Grundstücks der Planbetroffenen erfolgt derzeit zu einem großen Teil	102.68	Die Niederschlagsentwässerung des Grundstücks der Nachbarin Cresco Station ist kein Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und sollte von der

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		über Entwässerungsanlagen im Gebiet des Bebauungsplans VI-140cab. Es ist sicherzustellen, dass die Entwässerung des auf dem Grundstück der Planbetroffenen anfallenden Niederschlagswassers ordnungsgemäß und in ausreichendem Umfang erfolgen kann.		Nachbarin Cresco Station privatrechtlich mit der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Besitz S.à r.l., geregelt werden. Die Sicherstellung der Niederschlagsentwässerung der STATION Berlin über ein anderes Privatgrundstück liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Auf Nachfrage hat die Urbane Mitte Besitz S.à r.l., mitgeteilt, dass die Niederschlagsentwässerung in der Nachbarschaftsvereinbarung zwischen der STATION Grundbesitz GmbH & Co. KG und der Grundstückseigentümerin, der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft (seit 04.12.2020: Urbane Mitte Besitz S.à r.l.), vom 27. März/23. April 2018 geregelt wird. Den Interessen der Eigentümerin des Grundstücks Luckenwalder Straße 5 mit Blick auf ihre Regenwasserentsorgung über Entwässerungsanlagen östlich der 'Urbanen Mitte' in der verlängerten Trebbiner Straße (Privatstraße) wird in dieser Nachbarschaftsvereinbarung Rechnung getragen. Die Forderung der Nachbarin Cresco Station wird zurückgewiesen.
		D. Zusammenfassung Die Anregungen und Einwendungen enthaltende Stellungnahme soll dazu dienen, Abwägungsfehler zu vermeiden und die Rechtsposition der Planbetroffenen zu sichern. Zur Vermeidung von Abwägungsmängeln sollte beachtet werden, dass ▪ gegebenenfalls Teile des Verfahrens wiederholt werden müssen, ▪ der Bebauungsplan VI-140cb angemessen berücksichtigt werden sollte, ▪ die städtebauliche Konzeption nicht zu einer Planungseinschränkung führen darf,	102.69	Es ergeben sich keine neuen Aspekte. Es wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Fazit: Fachgutachten ▪ Aktualisierung des Fachgutachtens zur Besonnung, Belichtung und Verschattung • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd - Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022) Planung / Festsetzungen

Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		▪ sicherzustellen ist, dass die Abstandsflächen zukünftiger Entwicklungen auf dem Grundstück der Planbetroffenen in gleichem Umfang auf das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab fallen dürfen, ▪ eine heranrückende Bebauung selbstverständlich zum einen nicht zu Einschränkungen der genehmigten Bestandsnutzung auf dem Grundstück der Planbetroffenen führen darf und zum anderen Entwicklungsmöglichkeiten zulassen muss, ▪ das Verkehrskonzept der Bebauungspläne VI-140caa, VI-140cab und VI-140cb gemeinsam betrachten sollte, ▪ dem denkmalschutzrechtlichen Umgebungsschutz des ehemaligen Postbahnhofs angemessen Rechnung zu tragen ist und ▪ die Planbetroffene hinsichtlich der Wegverbindungen zum U-Bahnhof Gleisdreieck und der Niederschlagsentwässerung angemessen zu beteiligen ist.		▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: ▪ Kapitel A III. 3.5.4 „Fiktive Abstandsflächen fallen auf das Grundstück der STATION Berlin“, u.a. • Entwicklungskonzept der STATION Berlin berücksichtigen ▪ Besonnung und Belichtung auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a. • Besonnung der Halle 8 und Besonnung und Belichtung geplanter Ergänzungsbauten der STATION Berlin ▪ Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a. • Schallschutzanforderungen von Büroräumen nachts ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, u.a. • Umgebungsschutz der STATION Berlin

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Auswertung, Abwägung und Ergebnis

der Stellungnahmen
aus der erneuten eingeschränkten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange,
gemäß §4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden gemäß §4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, zum Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 06.08.2020, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 16.12.2020.

Insgesamt wurden 20 Stellen beteiligt.

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich nicht geäußert:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) III B 1 | Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) III C | Freiraumplanung und Stadtgrün
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) IV C 32 | ÖPNV, gewerblicher Straßenpersonenverkehr, Kreuzungsrecht
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; Fachbereich Bauaufsicht
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg; Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen
- Bezirksamt Mitte; Amt für Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen
- Deutsche Bahn AG DB Immobilien - Region Ost
- Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 1
- Vodafone GmbH

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, I C (Immissionsschutz)	15
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin)	20
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung), VI (Verkehrsmanagement)	26
- VI (Verkehrsmanagement)	30
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Planfeststellung)	32
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Landeseisenbahn-, Landesseeilbahnbehörde)	33
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Luftrecht)	33
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	34
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3	40
Berliner Feuerwehr Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen	41
Berliner Wasserbetriebe (BWB)	42

A Zusammenfassung der Stellungnahmen und der Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz I C (Immissionsschutz)

Stellungnahme

1. Lärminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden

Die Informationen zum Lärmaktionsplan (Beschluss des Lärmaktionsplans 2019-2023 am 23.06.2020) sollten in der Begründung aktualisiert werden.

In Abhängigkeit von der weiteren Dauer des Verfahrens sollte die Fortschreibung des „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ (voraussichtliches Erscheinen in Q1 2021) verwandt werden.

2. Verkehrsgeräusche

In Bezug auf die textliche Festsetzung 8.2 zum passiven Schallschutz bei Verkehrslärm ist das Rundschreiben der zuständigen Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3 / 2020 „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“ zu berücksichtigen.

3. Luftreinhaltung

Im Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft, Stand 31.03.2017) wird eine Empfehlung für eine textliche Festsetzung gegeben, da der PM10-Kurzzeitgrenzwert nach der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) an den Gebäuden (=Türmen) 4 und 5 nicht eingehalten wird. Dieser Empfehlung wäre ohne Begründung nicht gefolgt worden.

4. Anlagenbedingter Lärm

Aus der Sicht des Schutzes vor anlagenbedingten Geräuschen wäre insbesondere die schalltechnische Untersuchung des Akustiklabors Berlin Nr. UMB 16.194.03 P Version 3 vom 28.05.2019 zu betrachten. Hinsichtlich des Freizeitlärms weist der/die Gutachtende Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die Ruhezeiten bei maximaler Nutzung der Beachvolleyballanlage aus und führt dazu aus, dass diese Überschreitungen aufgrund der Nutzungsstruktur zu tolerieren sind. Es wird der Hinweis gegeben, dass es bei einer dargestellten alternativen Ermittlung des Impulszuschlags zu keiner Überschreitung kommen würde.

Abwägung

1. Lärminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden

Die Ausführung zum Lärmaktionsplan wird in der Begründung aktualisiert.

Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor. In der aktualisierten Fassung wird der „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ angewendet.

2. Verkehrsgeräusche

Die Ausführungen in der Begründung werden an das Rundschreiben der zuständigen Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3/2020 angepasst. Die Festsetzung 8.2 wird entsprechend ersatzlos gestrichen.

Gemäß Rundschreiben ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen dennoch zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können.

Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten entnommen werden. Daraus wird in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

3. Luftreinhaltung

Das Luftschadstoffgutachten von 2017 bezieht sich auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘, d.h. auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Die gutachterliche Empfehlung für eine textliche Festsetzung betrifft die Gebäude (=Türme) 4 und 5, die nicht im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) liegen.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vor. Die Ausbreitungsrechnung in diesem Gutachten hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

4. Anlagenbedingter Lärm

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage kommt.

Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC gegebenen Hinweise zum Impulszuschlag für die Beachvolleyballanlage unterstützen das Ergebnis in der schalltechnischen Untersuchung. Auch bei der von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC vorgeschlagenen Berechnungsform kommt es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage.

Es wird kein Erfordernis gesehen, die schalltechnische Untersuchung zu diesem Thema zu ändern.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin)

Stellungnahme

Entwässerungsplanung

Die Entwässerungsplanung sollte weiter konkretisiert werden. Hierfür sollte ein Entwässerungskonzept Regenwasser erstellt werden, welches die in Berlin geltenden Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (BReWa-BE) berücksichtigt. Die Anwendung von Methoden der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung wird bevorzugt.

Niederschlagswasserbewirtschaftung

Die Niederschlagswasserbewirtschaftung sollte durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebietes sichergestellt werden. Es wird der Hinweis gegeben, dass eine Einleitung maximal in Höhe des Abflusses zulässig ist, der ohne Versiegelung auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf den für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüssen rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt sollten die geltenden Übergangsregelungen berücksichtigt werden.

Abwägung

Entwässerungsplanung und Niederschlagswasserbewirtschaftung

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Die Regenwasserbewirtschaftung ist auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt, der fünfjährige Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung)

Stellungnahme

Verkehrsgutachten

Es sollte ein Abgleich der SrV-Studie 2018 mit den aktuellen Werten durchgeführt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Verkehrsuntersuchung auf eine veraltete Fassung des Nahverkehrsplans beziehen würde und die Werte der Erschließungsstandards sowie der U-Bahn-Taktzeiten nicht mehr aktuell wären.

S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘

Der im Flächennutzungsplan Berlin hinterlegte S-Bahnhof im bestehenden Nord-Süd-Tunnel trägt den Planungsnamen ‚Trebbiner Straße‘. Das sollte in der Begründung korrigiert werden.

Die Realisierungsmöglichkeit des S-Bahnhofs ‚Trebbiner Straße‘ sollte in der Planung berücksichtigt werden.

Rad- und Fußweg

Der bestehende Rad- und Fußweg (Wegeverbindung zwischen Trebbiner Straße und Bahnhof Gleisdreieck) sollte als Anbindung des Plangebietes an den U-Bahnhof und vorgesehenen Bahnhof S21 erhalten bleiben.

Erschütterung

Hinsichtlich des Schutzes vor Erschütterungen sollte die geplante S-Bahn S21 analog zum Schallschutz (Prognosefall 2 mit S21 und ‚Urbane Mitte Nord‘) mitberücksichtigt werden.

Neuer Zugang zum U-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘

Ein weiterer Zugang zum U-Bahnhof ‚Gleisdreieck‘ wird aufgrund der zu erwartenden Nutzungsdichte als wünschenswert erachtet. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstützt die Ergänzung des neuen Zugangs und bittet um Abstimmung und Zusammenarbeit.

Abwägung

Verkehrsgutachten

Das Verkehrsgutachten vom 27.03.2019 wurde hinsichtlich eines Abgleichs mit der SrV 2018 geändert. In Anlehnung an die Mobilitätskennwerte für die Wohnbevölkerung der unmittelbar angrenzenden Berliner Bezirke und unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungs- und Erschließungsstruktur schlägt der/die Gutachtende vor, die im Verkehrsgutachten von 2019 verwendeten Mobilitätskennwerte für die innere Stadt auch weiterhin anzuwenden. An dem zugrunde gelegten Verkehrsmengengerüst wird sich daher nichts ändern. Im Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 wurde eine entsprechende textliche Erläuterung vorgenommen.

Das Verkehrsgutachten wird an die aktuelle Fassung des Nahverkehrsplans angepasst.

S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘

Der Planungsname ‚Trebbiner Straße‘ für den geplanten S-Bahnhof in der Trebbiner Straße wird in der Begründung geändert.

Der S-Bahnhof ‚Trebbiner Straße‘ liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Berücksichtigung ist daher kein Gegenstand dieses Verfahrens.

Rad- und Fußweg

Der bestehende Rad- und Fußweg (Fahrradweg) liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und wird dort gesichert.

Erschütterung

Im Gutachten „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr“ wurde ausgehend von Messungen im Baugrund untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben

können. Da die S-Bahntrasse S21 noch in Planung ist, konnten keine Messungen erfolgen. Im Gutachten werden Empfehlungen gegeben, wie bei der Planung und beim Bau der S-Bahntrasse S21 eine Dämpfung und Entkopplung realisiert werden kann. Das ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans, sondern der Planung und Planfeststellung des 3. Bauabschnitts der S-Bahnlinie S21.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor. Für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurde ebenfalls ein entsprechendes Gutachten erstellt.

Im Gutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 08.11.2021 wird der Bahnverkehr auf den Hochbahntrassen der U-Bahnlinien U1, U2 und U3 nicht berücksichtigt. Die messtechnischen Untersuchungen vor Ort haben belegt, dass die Erschütterungseinwirkungen aus diesen Bahnanlagen aufgrund der Entfernung zur geplanten Bebauung (> 65 m) vernachlässigbar sind. Die Entfernung zur geplanten S-Bahntrasse S21 ist noch größer und wird daher ebenfalls nicht berücksichtigt.

Neuer Zugang zum U-Bahnhof Gleisdreieck

Die Verantwortung zur Bestellung des zusätzlichen U-Bahnzugangs bei der BVG liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist bereit, mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt**Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz****Stellungnahme**Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung wurde hinsichtlich zuvor geäußerter Bedenken geprüft. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die STATION Berlin in der schalltechnischen Untersuchung ausreichend untersucht wurde.

Textliche Festsetzungen 1.6

In der textlichen Festsetzung 1.6 wird geregelt, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig sind. Das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg empfiehlt diese Festsetzung nicht.

STATION Berlin – Ausnahmegenehmigungen

Für die Nutzung der STATION Berlin wird zumindest 18 mal pro Jahr ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Überschreitung der Immissionswerte erwartet. Damit würde bei Anordnung von Wohnungen an der Achse 6a-6b eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte nachts nicht zu erwarten sein.

Textliche Festsetzung 8.2

Die benannte Vorgabe der Begrenzung der Schalldämmmaße für die Aufenthaltsräume mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben und Wohnungen in der textlichen Festsetzung 8.2 wird als nicht ausreichend erachtet, da umfangreiche passive Schallschutzmaßnahmen nur in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung möglich sind. Ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes wäre daher geeigneter.

AbwägungTextliche Festsetzungen 1.6

Aufgrund der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen erfolgt der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse im Baugenehmigungsverfahren.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg diese Festsetzung nicht empfiehlt. Es wird eine Beschränkung der Zulässigkeit von Betriebswohnungen auf die SO-Fassade von Turm 6 und die Ostfassade von Turm 7 gewünscht. Für die Beschränkung der Zulässigkeit auf diese beiden Fassaden gibt es jedoch kein Erfordernis. Die textliche Festsetzung 1.6 wird nicht geändert.

Es wird darauf hingewiesen, dass die textliche Festsetzung 1.8 gestrichen wird. In dieser Festsetzung sollten bisher Betriebswohnungen über ihre allgemeine ausnahmsweise Zulässigkeit hinaus an einigen Fassaden ausgeschlossen werden. Im Ergebnis der Abwägung wird die Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen (TF 1.6) und dem damit verbundenen Nachweiserfordernis im Baugenehmigungsverfahren zum Nachweis gesunder Wohnverhältnisse als ausreichend angesehen.

STATION Berlin – Ausnahmegenehmigungen

Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION Berlin weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann“-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln. Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruheschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschemissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk.

In der Planzeichnung existiert keine Achse 6a-6b.

Textliche Festsetzung 8.2

Seit dem 01.08.2020 sind die DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 ‚Schallschutz im Hochbau‘ als technische Baubestimmung gemäß § 86a Abs. 2 BauO Bln bauaufsichtlich eingeführt. Auf Grund dieser Rechtslage kann auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile in einer textlichen Festsetzung verzichtet werden. Die textliche Festsetzung 8.2 wird daher ersatzlos gestrichen.

Dem Hinweis, dass ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes sinnvoll wäre, wird nicht gefolgt. Im Bebauungsplan würde ein Ausschluss von Nutzungen insbesondere festgesetzt werden, wenn es keine Möglichkeit gäbe, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Hier besteht jedoch die Möglichkeit, z.B. durch passive Schallschutzmaßnahmen und nicht öffentbaren Fenstern in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung. Der entsprechende Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Schallgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Sachgebiet Naturschutz und Landschaftsplanung

Stellungnahme

1. Artenschutz

Als Maßnahme des Naturschutzes sollte eine textliche Festsetzung aufgenommen werden, die vorschreibt, dass bei der Gestaltung baulicher Anlagen Vogelschlag an Glas weitgehend vermieden wird.

2. Naturschutz / Landschaftsplanung

Der Bewertung und Bilanzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft wird zugestimmt.

Abwägung

1. Artenschutz

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund im Städtebaulichen Vertrag geregelt. Hier verpflichtet sich die Projektträgerin zur Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag) sowie zum Einreichen eines gutachterlichen Nachweises über die Verträglichkeit mit dem Bauantrag.

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3**Stellungnahme**

Es bestehen keine Einwendungen zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Regelung zum Fassadendämpfungskonzept im städtebaulichen Vertrag wird in der vorliegenden Fassung zugestimmt. Die Bundeswehr möchte über das Abwägungsergebnis und das weitere Planverfahren informiert werden.

Abwägung

Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3 wird zum gegebenen Zeitpunkt über die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ informiert.

Berliner Feuerwehr, Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen**Stellungnahme**

Es wird darauf hingewiesen, dass das Sachgebiet Verkehrsanlagen der Direktion West für den ÖPNV im Bereich der „Urbane Mitte Süd“ sowie für die Rettungsplätze der Fernbahn zuständig ist. Daher möchte das Sachgebiet informiert werden, sobald die Ausführungsplanung beginnt.

Abwägung

Das Sachgebiet Verkehrsanlagen wird im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen für die Planfeststellung zur Verlegung der Zufahrten der Rettungsplätze der DB in die Planung einbezogen.

Berliner Wasserbetriebe (BWB)**Stellungnahme**Leitungsbestand

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Trinkwasser- und Entwässerungsanschlussleitungen, welche mit Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanälen der Berliner Wasserbetriebe in der Trebbiner Straße verbunden sind. Die vorhandenen Mischwasserkanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung. Es sind keine Baumaßnahmen geplant.

Dachbegrünung

Die in der textlichen Festsetzung 9.4 festgesetzte Dachbegrünung von 15 % sollte erhöht werden, um möglichst viel Regenwasser im Gebiet zurückzuhalten und zu verdunsten.

Trinkwasserversorgung

Nach Aussagen der Berliner Wasserbetriebe kann die äußere Erschließung nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen. Voraussetzung ist die Umsetzung der geplanten Verlängerung der Trebbiner Straße sowie die Vormerkung einer Trassenoption.

AbwägungLeitungsbestand

Der Hinweis zum Leitungsbestand und seiner Verfügbarkeit wird zur Kenntnis genommen.

Dachbegrünung

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Trinkwasserversorgung

Die Verlängerung der Trebbiner Straße ist für die Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 zwingend erforderlich und ist in Form einer Privatstraße vorgesehen, in der die technische Erschließung über Leitungsrechte gesichert wird.

B Ergebnis

Fachgutachten

Folgende Fachgutachten wurden aktualisiert und ergänzt:

- Regenwasserbewirtschaftung (neue Fassung)
 - Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022)
- Verkehrsgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)
- Schalltechnische Untersuchung
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin“ (Stand: 02.11.2022)

Planung / Festsetzungen

Der Bebauungsplanentwurf wird im Ergebnis dieser Abwägung geändert.

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.

Begründung

In der Begründung werden die Ausführungen zu folgenden Themen redaktionell geändert und ergänzt:

- Niederschlagswasser auf Grundlage des Gutachtens zu Regenwasserbewirtschaftung
- Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.
 - Aktualisierung der Ausführungen zur SrV-Studie „Mobilität in Städten“ (SrV 2018)
- Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.

- Anpassung an den Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023
- Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln (Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020)
- Berliner Lärmleitfaden 2021
- Streichen der Ausführungen zur textlichen Festsetzung 8.2
- Von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B gewünschte redaktionelle Änderungen, u.a.
 - Änderung des Planungsnamens für den S-Bahnhof im Nord-Süd-Tunnel in „Trebbiner Straße“
- Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach

Städtebaulicher Vertrag

Im städtebaulichen Vertrag werden folgende Inhalte geändert:

- Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser

Zusammengefasstes Ergebnis aus den Beteiligungsschritten / Änderung der Planung

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) aus formalen Gründen einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Wiederholung der Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.
 - Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
 - Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
 - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*
- Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO*

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Die Texte der Stellungnahmen im Abwägungstext basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
10	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, I C (Immissionsschutz) Schreiben vom 15.12.2020 Eingegangen am 15.12.2020	Grundlage dieser Stellungnahme sind ▪ Schalltechnische Untersuchung BERICHT UMB 16.194.03 P Version 3 - Version 3 ersetzt den Bericht UMB 16.194.03 P Version 2 vom 28.05.2019 Akustiklabor Berlin vom 08.11.2019 ▪ Planzeichnung VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg ▪ Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das Gelände zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140caa, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 BauGB vom 06.08.2020 ▪ Gutachten Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck in Berlin Gutachtennummer: G 90/16_Rev04 G u D Geotechnik und Dynamik Consult GmbH vom 02.12.2016	
		<u>1. Lärminderungsplanung und Berliner Lärmleitfaden</u> Zunächst erfolgt der redaktionelle Hinweis, dass der Lärmaktionsplan 2019-2023 am 23. Juni 2020 beschlossen wurde und die Informationen zum Lärmaktionsplan in der Begründung dahingehend aktualisiert werden sollten.	Die Ausführung zum Lärmaktionsplan wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		In der schalltechnischen Untersuchung sowie in der Begründung wird auf den „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung“ (Berlin, Mai 2017) und dessen Prüfkaskaden eingegangen. Dieser Leitfaden befindet sich aktuell in der Fortschreibung, welche im 1. Quartal 2021 abgeschlossen sein soll. Je nach zeitlichem Verlauf des Bebauungsplanverfahrens ist der aktualisierte Leitfaden zu verwenden.	Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor. In der aktualisierten Fassung wird der „Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ angewendet.
		<u>2. Verkehrsgeräusche</u> Festsetzungen Hinweis: Zu den Festsetzungen 8.2 zum passiven Schallschutz beim Verkehrslärm sollte das Rundschreiben Sen-StadtWohn II C Nr. 3 / 2020 „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“ beachtet werden.	Die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden an das Rundschreiben Nr. 3/2020 angepasst. Die Festsetzung 8.2 wird entsprechend ersatzlos gestrichen. Gemäß Rundschreiben ist dennoch folgendes zu erfüllen: Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen. Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten vom 02.11.2022 (Kap. 8.3.2 S. 113-115) entnommen werden. Daraus wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.
		<u>3. Luftreinhaltung</u> Im Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140ca (Luftschadstoffgutachten, Hoffmann Leichter Ingenieurgesell-	Das Luftschadstoffgutachten von 2017 bezieht sich auf die gesamte „Urbane Mitte“, d.h. auf den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die B-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		schaft, Stand 31.03.2017) wird auf Seite 23 darauf hingewiesen, dass der zum Schutz der menschlichen Gesundheit erlassene PM10-Kurzzeitgrenzwert nach 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) an den Plan-Gebäuden 4 und 5 (MK 6 und MK 7) nicht eingehalten wird. Es wird eine Empfehlung für eine textliche Festsetzung abgegeben. Dieser Empfehlung wurde im B-Planentwurf nicht gefolgt. Auch in der Begründung zum B-Planentwurf wird die Empfehlung nicht erwähnt.	Pläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Die Gebäude (=Türme) 4 und 5 liegen nicht im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord), in den dort festzusetzenden Kerngebieten MK 4 und MK 5. Die gutachterliche Empfehlung zur textlichen Festsetzung ist von daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Wohl aber findet sich im B-Planentwurf eine textliche Festsetzung (8.3 – „Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden. Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB), die mit dem Bundes-Immissionsschutzgesetz begründet wird, sich jedoch aus Überlegungen zum Schutz vor Erschütterungen und Sekundärschallemissionen ergibt. Es wird nicht klar, ob durch diese textliche Festsetzung auch ausreichend dem Schutz vor gesundheitsgefährdenden PM10-Immissionen nach 39. BImSchV Rechnung getragen wird.	Die textliche Festsetzung 8.3 lautet: „Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.“ Die Formulierung entspricht der Berliner Musterfestsetzung. Die textliche Festsetzung 8.3 beinhaltet -wie in der Stellungnahme auch ausgeführt- den Schutz vor Erschütterungen und Sekundärschallemissionen. Der Schutz vor PM₁₀-Immissionen nach der 39. BImSchV ist kein Inhalt dieser textlichen Festsetzung.
		Eine Diskussion in der Begründung zum B-Planentwurf über die im Luftschadstoffgutachten festgestellten Grenzwertüberschreitung ist notwendig, eine Grenzwertüberschreitung ist zu vermeiden.	Wie schon dargestellt, betrifft die im Luftschadstoffgutachten festgestellte Grenzwertüberschreitung nicht das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum B-Plan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vorliegt. Die Ausbreitungsrechnung in diesem Gutachten hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.
		Außerhalb der eigenen Zuständigkeit folgt die Stellungnahme aus der Sicht des Schutzes vor anlagenbedingte Lärmimmissionen: <u>4. Anlagenbedingter Lärm</u> Aus der Sicht des Schutzes vor anlagenbedingten Geräuschen ist insbesondere die Schalltechnische Untersuchung des Akustiklabors Berlin Nr. UMB 16.194.03 P Version 3 vom 28.05.2019 zu betrachten. Das Gutachten enthält eine umfangreiche Untersuchung der Geräuschemissionen und -immissionen der dem Vorhaben benachbarten gewerblichen Nutzungen und Freizeitanlagen. Hinsichtlich der gewerblichen Anlagen wurden auch Betrachtungen zu den tieffrequenten Geräuschemissionen angestellt, die keine zusätzlichen Anforderungen an den baulichen Schallschutz nach sich ziehen.	
		Hinsichtlich des Freizeitlärms weist der Gutachter Überschreitungen der Immissionsrichtwerte für die Ruhezeiten bei maximaler Nutzung der Beachvolleyballanlage aus und führt dazu aus, dass diese Überschreitungen aufgrund der Nutzungsstruktur zu tolerieren sind.	Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die ermittelten Überschreitungen der Immissionsrichtwerte bei maximaler Nutzung der Beachvolleyballanlage zu tolerieren sind. Im Fazit kommt es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es ist darauf hinzuweisen, dass eine Diskussion darum, ob die Überschreitung zu tolerieren ist, vermieden werden kann, wenn man den Emissionsansatz der Berechnungen für die Beachvolleyballanlage analysiert. Es wurde der Ansatz nach VDI-Richtlinie 3770 gewählt, der einen Impulzzuschlag von 9 dB beinhaltet. Dieser Ansatz ist für ein Feld berechtigt. Wenn aber wie im vorliegenden Fall 44 Felder gleichzeitig einwirken, reduziert sich der Zuschlag, weil die Impulse sich überlagern bzw. in sehr geringem zeitlichen Abstand aufeinander folgen, sodass sie stärker zum Mittelungspegel beitragen. Berechnet man den Impulzzuschlag in Anlehnung an die ebenfalls in der VDI 3770 aufgeführte Formel zur Beschreibung des Impulzzuschlags bei Einwirkung einer Vielzahl von Quellen von impulshaltigen Geräuschen $LI = 9 - 4,5 \lg n$ so ergibt sich für 44 Quellen ein Impulsschlag von ca. 1,6 dB. Setzt man diesen in die Berechnung ein, verbleiben keine Überschreitungen mehr. Aufgrund der unterschiedlichen Abstände der Felder zu den Immissionsorten ist diese Berechnung nicht exakt. Da aber der Ansatz, dass alle 44 Felder in der gesamten Bearbeitungszeit bespielt werden, sehr konservativ ist, sollte der berechnete Impulzzuschlag verwendet werden, um nicht übermäßig konservative Ergebnisse zu erzielen.	Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC gegebenen Hinweise zum Impulzzuschlag für die Beachvolleyballanlage unterstützen das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung. Bei der von der Senatsverwaltung vorgeschlagenen Berechnungsform verbleiben keine Überschreitungen mehr. Damit bestätigt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IC, dass es zu keinen Konflikten durch Freizeitlärm bezogen auf die Beachvolleyballanlage kommt. Es wird kein Erfordernis gesehen, die schalltechnische Untersuchung anzupassen.
		Bei Rückfragen zum anlagenbedingten Lärm wenden Sie sich bitte an I C 14. <u>Anlage</u> Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020	Fazit: Fachgutachten - Aktualisierung und Ergänzung der schalltechnischen Untersuchung - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan „VI-140cab Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin“ (Stand: 02.11.2022)

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Planung / Festsetzungen - Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen. Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: - Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a. - Anpassung an den Lärmaktionsplan Berlin 2019–2023 - Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln (Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020) - Streichen der Ausführungen zur textlichen Festsetzung 8.2
22	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin) Schreiben vom 21.12.2020 Eingegangen am 21.12.2020	Zu dem Planungsschritt nehmen die Referate II B (Fachbereich Wasserwirtschaft) und II D (Wasserbehörde des Landes Berlin) wie folgt Stellung: Einwände zum vorgesehenen Umgang mit dem Niederschlagswasser bestehen nicht, allerdings sind die nachfolgenden Anforderungen bei der Konkretisierung der Entwässerungsplanung zu beachten (s,u.).	Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Abteilungen IIB und IID, hat keine Einwendungen oder Bedenken zur Planung. Die Konkretisierung der Entwässerungsplanung erfolgt in der weiteren Planung und ist kein Gegenstand des Bebauungsplans.
		Entgegen vorheriger Untersuchungsergebnisse ist überwiegend eine Entwässerung über die Mischwasserkanalisation mit einem maximalen Drosselabfluss von 10 l/s*ha vorgesehen sowie teilweise eine Regenwasserversickerung. Die Entwässerungsplanung soll weiter konkretisiert werden.	2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Mit Blick auf die Ziele des Landes Berlins in Bezug auf die Regenwasserbewirtschaftung wird jedoch dringend empfohlen, Methoden der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung wo immer möglich den Vorzug zu geben. Die Vorgaben zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) sind einzuhalten. Diese gelten auch für im Bestand versiegelte Flächen mit einer vorhandenen Regenentwässerung, sofern eine wesentliche Änderung vorgenommen wird. Es ist ein Entwässerungskonzept Regenwasser zu erstellen, in dem die Entwässerung des gesamten Plangebiets unter Berücksichtigung der Einleitbegrenzungen konzipiert wird. Danach ist bei Bauvorhaben gemäß § 29 (1) Baugesetzbuch (Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen) die Niederschlagswasserbewirtschaftung durch planerische Vorsorge innerhalb des Vorhabengebietes sicherzustellen. Ist eine Einleitung nicht zu vermeiden, ist diese nur in Höhe des Abflusses zulässig, der im „natürlichen“ Zustand (ohne Versiegelung) auftreten würde. Die Begrenzung von Regenwassereinleitungen wird basierend auf den für Berlin ermittelten „natürlichen“ Gebietsabflüsse rechtlich geregelt werden. Bis zu diesem Zeitpunkt gelten folgende Übergangsregelungen: Bei Bauvorhaben im Einzugsgebiet eines Gewässers 1. Ordnung oder im Einzugsgebiet der Mischwasserkanalisation gilt eine maximale Abflussspende von 10 l/(s*ha) für die Fläche des kanalisierten bzw. durch das Entwässerungssystem erfassten Einzugsgebietes (AE,k). Ergibt sich hieraus eine Einleitmenge von weniger als 1 l/s, stellt dies aufgrund der technischen Machbarkeit die Drosselvorgabe dar. Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung, die eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt erzielen, ist der Vorzug zu geben. Informationen zu Verfahren der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung nach dem Stand der Technik sind im Bericht „Leistungsfähigkeit von	an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser grundsätzlich über die belebte Bodenschicht versickert werden (Versickerungsgebot). Dabei handelt es sich um eine Soll-Vorschrift. Ergänzend dazu hat die zuständige Senatsverwaltung in dem Hinweisblatt BReWa-BE Anforderungen normiert, wonach die Versickerung und die Nutzung des Regenabflusses nebeneinanderstehen. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbareres Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		praxiserprobten Formen der Regenwasserbewirtschaftung im urbanen Kontext“ zusammengestellt. Die Einleitbeschränkung gilt als maximal zulässiger Drosselabfluss und ist bei mittelbaren Einleitungen in die Kanalisation unabhängig von der Jährlichkeit. Durch den Vorhabenträger ist sicherzustellen, dass die Regenmenge, die die zulässige Einleitmenge übersteigt, schadlos auf dem Grundstück zurückgehalten wird und somit ein Schutz vor Überflutung bei Starkregen gegeben ist. Das Regenwasser darf nicht in den Straßenraum oder in angrenzende Grundstücke entlastet werden bzw. zu Schäden bei Dritten führen. Für Grundstücke > 800 m² ist ein entsprechender Überflutungsnachweis im Sinne der technischen Regelwerke zu erbringen. Für Grundstücke < 800 m² ist ein geeigneter Überflutungsnachweis in Anlehnung an die technischen Regelwerke zu führen.	(das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt. Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt, der fünfjährliche Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen. Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.
		Begründung Das Niederschlagswasser von versiegelten Flächen fließt schnell ab und steht damit nicht für die Verdunstung und Versickerung zur Verfügung. Dies führt neben den Folgen für das örtliche Klima bei ungedrosselter Ableitung zu häufig wiederkehrenden, großen Abflussspitzen im Gewässer, die eine starke Belastung für die Gewässerökologie darstellen und zur Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen führen können. In Abhängigkeit der Herkunft des Niederschlagswassers führt es zudem zu einer stofflichen Belastung. Eine zusätzliche stoffliche und hydraulische Belastung der Gewässer ist zu vermeiden. Eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt ist anzustreben. Nach § 5 Abs. 1 Wasserhaushaltsgesetz des Bundes (WHG) ist jede Person bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, verpflichtet, nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften zu vermeiden, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten sowie eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden. Die Gewässer sind nachhaltig zu bewirtschaften, u.a. mit dem Ziel, möglichen Folgen des Klimawandels vorzubeugen sowie an oberirdischen Gewässern soweit wie möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und insbesondere durch Rückhaltung des Wassers in der Fläche der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen (vgl. § 6 Abs. 1 Nr. 5 und 6 WHG). Regenwasser, welches aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen gesammelt abfließt, ist Abwasser (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG) und muss so beseitigt	-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		werden, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird (§ 55 Abs. 1 Satz 1 WHG). Gemäß § 27 WHG ist für oberirdische Gewässer der gute chemische und ökologische Zustand bzw. das gute ökologische Potential zu erreichen. Eine Verschlechterung ist zu vermeiden. Für die Regenwasserbewirtschaftung ist in Abhängigkeit der Belastung des Regenwassers die Versickerung des Regenwassers über die belebte Bodenzone anzustreben (§ 36a Berliner Wassergesetz). Eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Direkteinleitung) dann nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so geringgehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (§ 57 WHG).	
		Ergänzender Hinweis Sofern trotz der großflächigen Unterbauung des Plangebietes in begrenztem Umfang die Versickerung von Niederschlagswasser vorgesehen wird, darf dies nur über altlastenfreiem Boden erfolgen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Fachgutachten ▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens Städtebaulicher Vertrag

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser
21	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung), VI (Verkehrsmanagement) Schreiben vom 22.12.2020 Eingegangen am 22.12.2020		
	- IV B 22 (Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung),	Gegen den B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte“ bestehen aus übergeordneter verkehrsplanerischer Sicht seitens SenUVK, Abteilung IV keine grundlegenden Bedenken. Das Vorhaben wurde in den verkehrlichen Belangen umfangreich abgestimmt. Unabhängig hiervon sollten folgende Anmerkungen und Hinweise im weiteren B-Planverfahren Berücksichtigung finden:	
		Es wird darauf hingewiesen, dass seit dem letzten Beteiligungsschritt eine aktualisierte Fassung der SrV-Studie „Mobilität in Städten“ vorliegt, die SrV 2018. Es ist nicht zu erwarten, dass sich die Aussagen im B-Plan hierdurch verändern, formal sollte jedoch ein Abgleich mit den aktuellen Werten durchgeführt werden.	Der Hinweis wird berücksichtigt. In der damaligen Untersuchung wurden für die Aufkommensermittlung – noch auf Basis der inzwischen veralteten SrV 2013 – die Mobilitätskennwerte für die innere Stadt angewendet und so mit SenUVK abgestimmt. Auf Grundlage der aktualisierten SrV 2018 wären für die im Untersuchungsgebiet geplanten Nutzungen (hier: Einzelhandel und Kerngebietsnutzung) – strenggenommen – die Kennwerte für die Gesamtstadt anzuwenden. Unter Berücksichtigung der zentralen Lage des Gebiets, der bestehenden und zukünftigen Erschließung durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds (zusätzliche Linien/ Zugänge, geschützte Radfahrstreifen, Radabstellanlagen) und die geplante Nutzungsstruktur sind diese Werte aus fachlicher Sicht jedoch nicht repräsentativ. Sie würden den MIV

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			deutlich überrepräsentieren, wodurch der Untersuchung ein unrealistisches Verkehrsmengengerüst für den Kfz-Verkehr zugrunde gelegt werden würde. In Anlehnung an die Mobilitätskennwerte für die Wohnbevölkerung der unmittelbar angrenzenden Berliner Bezirke und unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzungs- und Erschließungsstruktur schlägt der/die Gutachtende stattdessen vor, die in der damaligen Untersuchung verwendeten Mobilitätskennwerte für die innere Stadt auch weiterhin anzuwenden. An dem zugrunde gelegten Verkehrsmengengerüst wird sich daher nichts ändern. Im Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 wurde eine entsprechende textliche Ergänzung vorgenommen.
		Der im FNP hinterlegte S-Bahnhof im bestehenden Nord-Süd-Tunnel trägt den Planungsnamen Trebbiner Straße; der vorgesehene S-Bhf. Gleisdreieck befindet sich weiter westlich im vorgesehenen neuen Tunnel der S21. Dies ist auf S.13 zu korrigieren.	Der Planungsname für den S-Bahnhof im Nord-Süd-Tunnel wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ korrigiert. Hinweis: Die S21 soll in diesem Abschnitt nicht in Tunnel-lage, sondern als Hochbahn geführt werden. Der S-Bahnhof wird entsprechend ein Hochbahnhof.
		Der im Flächennutzungsplan dargestellte S-Bahnhof in der Trebbiner Straße und die Möglichkeiten zur Umsetzung sind in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.	Der S-Bahnhof Trebbiner Straße liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Er ist damit kein Gegenstand weiterer Planungen für die „Urbane Mitte Süd“.
		Die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen Trebbiner Straße und Bhf. Gleisdreieck fällt nicht in den Geltungsbereich des vorliegenden B-Plans. Diese betrifft den B-Plan VI-140ca und VI-140cb. Es ist zu berücksichtigen, dass der bestehende Rad- und Fußweg als Anbindung des Plangebiets an den U-Bahnhof und vorgesehenen Bahnhof der S21 erhalten bleiben muss.	Wie richtig dargestellt, ist die Wegeverbindung zwischen Trebbiner Straße und Bhf. Gleisdreieck kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der bestehende Rad- und Fußweg (Fernradweg) liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und wird dort gesichert.
		Nach Fertigstellung der S21 und der Schaffung zusätzlicher Zugänge zur U-Bahn am Gleisdreieck wird der B-	Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Bewertung des Erschließungsstandards gemäß Nahverkehrsplan ist in der Begründung zum Bebauungsplan

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Plan hervorragend angebunden sein. Bis dahin liegen jedoch die südlichen Teile des Plangebiets außerhalb des Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans (NVP), da der einzige Zugang zum U-Bhf. Gleisdreieck über die Luckenwalder Straße erfolgt.	VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf den Seiten 104-105 dargestellt. Grundsätzlich kann die Herstellung eines zusätzlichen Zugangs zum U-Bahnhof (insbesondere zur U2) unabhängig vom Bau der S21 und auch der baulichen Realisierung der ‚Urbanen Mitte Nord‘ erfolgen. Eine Verbesserung der Erschließungssituation ist damit bereits mit Nutzungsaufnahme nach Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ möglich. Die Grundaussagen des Verkehrsgutachtens bleiben davon unberührt. Die Formulierungen im Verkehrsgutachten in Bezug auf die entsprechenden Abhängigkeiten wurden in dem Verkehrsgutachten vom 03.08.2021 präzisiert.
		Weitere redaktionelle Anmerkungen zur Begründung: ▪ S. 13: Es sollte bei 2.5.2.2 besser heißen „Seitens des Berliner Senats“. Zudem führt der 1. BA der S21 von der nördlichen Ringbahn (aus Westen vom Westhafen und aus Osten vom Gesundbrunnen) zum Hbf. ▪ S. 86: ÖPNV s.o. „sehr gut“ ist die Erschließung derzeit noch nicht. ▪ S. 111. Vorletzter Satz: s.o. „hervorragend“ ist die ÖPNV-Anbindung aktuell noch nicht.	Die redaktionellen Anmerkungen werden bei der Anpassung der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt. Dazu folgender Hinweis: Weder auf S. 86 noch auf S. 111 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 finden sich entsprechende Textstellen.
		Die Verkehrsuntersuchung beruht noch auf der vorhergehenden Fassung des NVP, weshalb die Werte der Erschließungsstandards und auch die U-Bahn-Taktzeiten teilweise nicht mehr aktuell sind.	Das Verkehrsgutachten wird aktualisiert und an die aktuelle Fassung des Nahverkehrsplans angepasst.
		Hinsichtlich des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen - Erschütterungsschutz ist die geplante S-Bahn S21 analog zum Schallschutz (Prognosefall 2 mit S21 und Urbane Mitte Nord) mit zu berücksichtigen.	Im Gutachten „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr“ wurde ausgehend von Messungen im Baugrund untersucht, welche Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen sich aus dem ober- und unterirdischen Bahnverkehr für die geplanten Gebäude ergeben können. Da die S-Bahntrasse S21 noch in Planung ist, konnten keine Mes-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			sungen erfolgen. Im Gutachten werden Empfehlungen gegeben, wie bei der Planung und beim Bau der S-Bahntrasse S21 eine Dämpfung und Entkopplung realisiert werden kann. Das ist jedoch kein Gegenstand des Bebauungsplans, sondern der Planung und Planfeststellung des 3. Bauabschnitts der S-Bahnlinie S21. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vorliegt. Für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurde ebenfalls ein entsprechendes Gutachten erstellt. Im Gutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 08.11.2021 wird der Bahnverkehr auf den Hochbahntrassen der U-Bahnlinien U1, U2 und U3 nicht berücksichtigt, da die messtechnischen Untersuchungen vor Ort belegt haben, dass die Erschütterungseinwirkungen aus diesen Bahnanlagen aufgrund der Entfernung zur geplanten Bebauung (> 65 m) vernachlässigbar sind (s. Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, S. 9). Die Entfernung zur geplanten Trasse der S-Bahntrasse S21 ist noch größer und wird daher ebenfalls nicht berücksichtigt.
		Hinsichtlich der Anbindung des Plangebietes des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ an den ÖPNV wird durch SenUVK aufgrund der hohen zu erwartenden Nutzungsdichte, die sich aus den im Bebauungsplan vorgesehenen bzw. zulässigen Nutzungen ergibt, ein neuer Zugang zum U-Bahnhof Gleisdreieck im südlichen als sehr wünschenswert erachtet. Damit würden die Entfernungen zum U-Bahnhof deutlich verkürzt und sie lägen in-	Die Verantwortung zur Bestellung des zusätzlichen U-Bahnzugangs bei der BVG liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist bereit, mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der BVG zusammenzuarbeiten und sich abzustimmen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		nerhalb der im Nahverkehrsplan im Kapitel „III.1.2 Erschließungsstandards“ beschriebenen Ziel- bzw. Toleranzwerte. Neben der besseren Erschließung wird der neue Zugang auch die Attraktivität des Parks und in der Folge des Projektes, dem dieser Bebauungsplan zugrunde liegt, deutlich erhöhen. Im Bebauungsplan wird dieses Ziel gleichfalls angestrebt (Bebauungsplan A III 1.2.1, S. 105). SenUVK unterstützt die Errichtung des neuen Zugangs daher ausdrücklich. Entsprechend wird für dieses Vorhaben der eingeleitete Prozess sehr begrüßt und wird im weiteren Verlauf um eine enge Abstimmung und Zusammenarbeit gebeten.	
	- VI (Verkehrsmanagement)	Seitens der Abt. VI (ehemals VLB) erfolgte bereits die Rückmeldung zum o.g. B-Planverfahren. Es wird darauf verwiesen, dass die Stellungnahme vom 07.08.19 weiterhin Bestand hat, da hierzu kein Rücklauf vom Bezirk verzeichnet wurde.	Es ist im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanes grundsätzlich nicht vorgesehen, dass der Bezirk auf die einzelnen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange antwortet. Das wird nur im Ausnahmefall und bei besonderem Abstimmungsbedarf gemacht. In der Regel erfolgt die Auswertung und Abwägung im Rahmen einer „Abwägungstabelle“, die alle Stellungnahmen und die Abwägungsergebnisse beinhaltet. Sie ist die Grundlage für die Beschlussfassung im Bezirk. Die wesentlichen Inhalte der Abwägung werden außerdem in der Begründung dargestellt. Die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin vom 07.08.2020 wurde ebenso in dieser Form abgewogen. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf S. 305 dargestellt. Fazit: Fachgutachten

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			- Aktualisierung und Ergänzung des Verkehrsgutachtens - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021) Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen: - Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens - Aktualisierung der Ausführungen zur SrV-Studie „Mobilität in Städten“ (SrV 2018) - Von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B gewünschte redaktionelle Änderungen, u.a. - Änderung des Planungsnamens für den S-Bahnhof im Nord-Süd-Tunnel in „Trebbiner Straße“
21a	Früheres Schreiben Verkehrslenkung Berlin (VLB) Schreiben vom 07.08.2019 Eingegangen am 07.08.2019	Gem. Mitteilung von VLB B 2-6 wurden die Anmerkungen aus der ersten Stellungnahme vom 11.01.2019 eingearbeitet. Die HBS-Bewertung wurde nochmals geprüft und das Verkehrsgutachten dahingehend bestätigt, dass die Steuerungen der Lichtsignalanlagen angepasst werden müssen. Aktuell wird die Hauptrichtung an allen Knotenpunkten stark bevorrechtigt, um die Koordinierung entlang des Ufers zu gewährleisten. Hier gibt es Kapazitätsreserven, welche zugunsten des zukünftig höheren Verkehrsaufkommens für die Nebenrichtung genutzt werden können. Entgegen des Verkehrsgutachtens muss auch die Steuerung der vierten Lichtsignalanlage (LSA 07097) aufgrund des geringen Knotenpunktabstandes zur LSA 07096	Die Stellungnahme der Verkehrslenkung Berlin vom 07.08.2019 wurde bereits abgewogen. Das Ergebnis ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf S. 305 dargestellt. Die Abwägung hat weiterhin Bestand. Da von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz VI keine auf den derzeitigen Planungs- und Abwägungsstand bezogene Stellungnahme vorliegt, gibt es keine zu berücksichtigenden Abwägunsinhalte. (Hinweis: Die Verkehrslenkung Berlin wurde Anfang 2020 in die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eingegliedert und in der Abteilung VI Verkehrsmanagement mit der obersten Verkehrsbehörde zusammengeführt.)

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		(Schöneberger Brücke) angepasst werden, um eine Überstauung zu vermeiden. An den folgenden Lichtsignalanlagen ist die Steuerung zugunsten der Nebenrichtung anzupassen: ▪ LSA 07096 Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer / Schöneberger Straße ▪ LSA 07097 Hallesches Ufer / Schöneberger Straße ▪ LSA 07098 Möckernbrücke – Tempelhofer Ufer / Möckernstraße ▪ LSA 07099 Möckernbrücke – Hallesches Ufer / Möckernstraße Neben der Anpassung der Freigabezeitanteile ist auch die Koordinierung sowohl entlang des Ufers als auch in den Nebenrichtungen zu beachten. Die Finanzierung der Anpassung hat der Vorhabenträger zu übernehmen.	
15	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Planfeststellung) Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde gibt es keine Bedenken, somit eine Fehlanzeige.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Planfeststellungsbehörde keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zur Planung hat. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
15a	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Landeseisenbahn-, Landeseseilbahnbehörde) Schreiben vom 14.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Der B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berührt keine Anlagen im Zuständigkeitsbereich der Landeseisenbahnbehörde, der Landeseseilbahnbehörde oder der Technischen Aufsichtsbehörde. Somit bestehen aus dieser Sicht keine Bedenken. Hinweis: Der Nord-Süd-Tunnel zwischen S-Yorckstraße und S-Anhalter Bahnhof wird vom B-Plan in Teilen überlagert. Hier ist ggf. das Eisenbahn-Bundesamt als zuständige Aufsichtsbehörde zu beteiligen.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Landeseisenbahnbehörde, die Landeseseilbahnbehörde oder die Technische Aufsichtsbehörde keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zur Planung haben. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
16	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Luftrecht) Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	SenUVK IV E 24W hatte bereits im Rahmen der Behördenbeteiligung Stellung genommen und darf davon ausgehen, dass die luftrechtliche Stellungnahme berücksichtigt wird (s. Anlage). <u>Anlagen</u> - Stellungnahme vom 16.11.2017 - Stellungnahme vom 07.01.2019	Die luftrechtlichen Stellungnahmen vom 16.11.2017 sowie vom 07.01.2019 wurden in den dazugehörigen Abwägungen behandelt. Die Abwägung hat weiterhin Bestand. Das Ergebnis ist in die Planung eingeflossen. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV E (Luftrecht) hat keine weiteren Anregungen zur Planung. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
16a	Frühere Stellungnahme Schreiben vom 16.11.2017	Das Plangebiet des Bebauungsplanes liegt außerhalb eines Bauschutzbereiches i. S. d. § 12 LuftVG. Hindernisrechtlich gilt daher § 14 Abs. 1 LuftVG, wonach Bauwerke (und allgemein Hindernisse i. S. d. §15 Abs. 1 LuftVG) erst ab einer Höhe größer 100 m über Grund bei der Obersten Luftfahrtbehörde Berlin zustimmungspflichtig bzw. zu genehmigen wären.	

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Daneben ist auch der Anlagenschutz i. S. d. § 18a LuftVG zu prüfen. Danach sind bereits Bauwerke ab einer Höhe von 40,0 m über Grund der Obersten Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Prüfung der Radarverträglichkeit (Anlagenschutz) vorzulegen (d. h. in jedem Falle die Mehrzahl der geplanten Hochhäuser, die sog. „Türme“). Die Prüfung und Verbescheidung selbst wird vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung BAF durchgeführt. Ggf. ist mit Auflagen bzgl. der Fassadengestaltung zu rechnen. Vorzulegen sind auch Bauhilfsmittel ab 40 m über Grund (insbesondere Baukräne) und Gegenstände nach § 15 Abs. 1 LuftVG.	
16b	Frühere Stellungnahme Schreiben vom 07.01.2019	Die Ausführungen zum B-Plan Nr. VI-140ca (s. Anlage) gelten auch für den B-Plan VI-140cab. <u>Anlagen</u> Stellungnahme vom 16.11.2017	
20	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 21.12.2020	Das Umwelt- und Naturschutzamt nimmt wie folgt Stellung: Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz <u>1. Gebietsausweisung und Nutzungen mit erhöhten Anforderungen an den Schallschutz</u> Die überarbeitete schalltechnische Untersuchung UMB 16.194.03 P Version 3 wurde hinsichtlich unserer Bedenken in unserer letzten Stellungnahme vom 28.02.2019 überprüft. Auf Seite 104 der schalltechnischen Untersuchung führt der Gutachter aus, dass zwar die formalen Kriterien für die Überdeckung gemäß Nr. 3.2.1 Abs. 5 TA Lärm (ständig vorherrschende Fremdgeräusche) nicht vollständig erfüllt sind, trotzdem aber von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche	Die Bestätigung des Umwelt- und Naturschutzamts, dass die STATION Berlin in der schalltechnischen Untersuchung ausreichend untersucht wurde, wird zur Kenntnis genommen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden kann. Die Aussage ist nachvollziehbar. ▪ Die Halle 8 wurde nun in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. ▪ Auch in dem aktuellen schalltechnischen Gutachten wird ausschließlich mit den A-bewerteten Emissionspegeln der Müller BBM-Gutachten gearbeitet. Aus hiesiger Sicht ist das im vorliegenden Fall ausreichend, weil die schalltechnische Untersuchung ja die Genehmigungslage der „Station“ berücksichtigen muss und die Müller-BBM-Gutachten hier die Grundlagen sind. ▪ Der Gutachter ALB hat nunmehr die tieffrequenten Geräuschimmissionen der „Station“ untersucht und kommt zu dem Ergebnis, dass an keinem Immissionsort die Anhaltswerte überschritten werden. Auch hierfür wurde das Referenzspektrum Disko zugrunde gelegt mit dem Hinweis, dass das berücksichtigte Frequenzspektrum Disko (sehr basslastig) eher zu einer Überschätzung der tieffrequenten Geräuschanteile führt. ▪ Vor dem Hintergrund, dass sich tieffrequente Geräuschimmissionen nur sehr schwer prognostizieren lassen ist die Herangehensweise in der schalltechnischen Untersuchung plausibel und nachvollziehbar und das Ergebnis wird als ausreichend eingeschätzt. ▪ Die Liefer- und Ladeverkehre wurden nunmehr auf Grundlage der Nachbarschaftsvereinbarung prognostisch berechnet. Dies ist aus hiesiger Sicht plausibel und nachvollziehbar. Fazit: Die „Station“ ist in dem Gutachten ausreichend untersucht worden.	
		Die Ausweisung als Kerngebiet mit der Begrenzung von Wohnnutzungen im Sinne des § 7 (2) Nr. 6 Wohnungen	In der textlichen Festsetzung 1.6 wird geregelt, dass Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter wird begrüßt, jedoch weiterhin unter Berücksichtigung der unmittelbar angrenzenden Nutzung Station ausdrücklich nicht empfohlen. Zu TF 1.6 / TF 1.8 / TF 8.2: Aus hiesiger Sicht wird die verpflichtende Anordnung von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter entlang der östlichen Fassade (6i – 6a bzw. 7c – 7b) begrüßt.	zulässig sind. Der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse erfolgt damit im Baugenehmigungsverfahren. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg diese Festsetzung nicht empfiehlt. Es wird eine Beschränkung der Zulässigkeit von Betriebswohnungen auf die SO-Fassade von Turm 6 und die Ostfassade von Turm 7 empfohlen. Für die Beschränkung der Zulässigkeit auf diese beiden Fassaden gibt es jedoch kein Erfordernis. Die textliche Festsetzung 1.6 wird nicht geändert. Es wird darauf hingewiesen, dass die textliche Festsetzung 1.8 gestrichen wird. In dieser Festsetzung sollten bisher Betriebswohnungen über ihre allgemeine ausnahmsweise Zulässigkeit hinaus an einigen Fassaden ausgeschlossen werden. Die Gründe für das Streichen der TF 1.8 sind folgende: - In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind sonstige Wohnungen gemäß §7 Abs. 2 Nr. 6 nicht zulässig. Das wird in der textlichen Festsetzung 1.7 geregelt. <i>TF 1.7 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 ist die Ausnahme nach § 7 Abs. 3 Nr. 2 Baunutzungsverordnung nicht zulässig.</i> - In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter nur ausnahmsweise zulässig. Das wird in der textlichen Festsetzung 1.6 geregelt. <i>TF 1.6 In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind die in § 7 Abs. 2 Nr. 6 Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig.</i> - Zusammengefasst sind auch ohne die textliche Festsetzung 1.8 in den Kerngebieten nur Wohnungen für

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter und das auch nur ausnahmsweise zulässig. Im Baugenehmigungsverfahren ist aufgrund der ausnahmsweisen Zulässigkeit bei Beantragung einer Wohnung für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter (auch) zu prüfen, ob hinsichtlich der Besonnung gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden. Der Bauherr hat dies unter Bezug auf die konkrete Architektur und Grundrissgestaltung nachzuweisen.
		- Für die Nutzungen der Station wird zumindest 18 mal pro Jahr eine Überschreitung der Immissionswerte als Ausnahmegenehmigung erwartet werden können und - damit bei Anordnung von Wohnungen an der Achse 6a-6b eine Einhaltung der Immissionsrichtwerte nachts nicht zu erwarten sein.	Der Hinweis wurde bereits in der erneuten Behördenbeteiligung gegeben, in die schalltechnische Untersuchung aufgenommen und bewertet. Unter Berücksichtigung der neuen Nutzungen in der ‚Urbanen Mitte‘ dürfen zusätzlich zur bestehenden Baugenehmigung der STATION Berlin weitere Ausnahmegenehmigungen nur erteilt werden, wenn sie mit den schutzbedürftigen Nutzungen der Umgebung verträglich sind. Die Belange der Projektträgerin für die ‚Urbane Mitte Süd‘ müssten also bei Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung berücksichtigt werden. Es ist eine „Kann“-Regelung und bedarf jeweils einer Antragstellung gemäß Nr. 11 der AV LImSchG Bln. Die zuständige Behörde erteilt die Ausnahmezulassung als Ermessensentscheidung unter Abwägung der Ruhschutzinteressen der Betroffenen und der Bedürfnisse der Antragstellerin. Die Beurteilung der zulässigen Geräuschimmissionen erfolgt jeweils gemäß dem für die Art der Veranstaltung geltenden Regelwerk. In der Planzeichnung existiert keine Achse 6a-6b.
		Aus hiesiger Sicht ist die in TF 8.2. benannte Vorgabe der Begrenzung der Schalldämmmaße für die Aufent-	Seit dem 01.08.2020 sind die DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 ‚Schallschutz im Hochbau‘ als technische Baubestimmung gemäß § 86a Abs. 2 BauO Bln

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		haltsräume mit Schlafnutzung von Beherbergungsbetrieben und Wohnungen nicht ausreichend, da solche umfangreiche passive Schallschutzmaßnahmen nur in Verbindung mit einer dauerhaften Belüftung möglich sind. Ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes wäre hier hilfreicher gewesen.	bauaufsichtlich eingeführt (siehe Anlage der Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB Bln). Auf Grund dieser aktuellen Rechtslage kann auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile in einer textlichen Festsetzung verzichtet werden. Der Schallschutznachweis ist im bauaufsichtlichen Verfahren auf Grundlage der im Land Berlin jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu führen. Die textliche Festsetzung 8.2 zum passiven Schallschutz beim Verkehrslärm wird ersatzlos gestrichen. Gemäß Rundschreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen II C Nr. 3 / 2020 „Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln“ ist dennoch folgendes zu erfüllen: Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen. Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten vom 02.11.2022 (Kap. 8.3.2 S. 113-115) entnommen werden. Daraus wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Dem Hinweis, dass ein Ausschluss von Betrieben des Beherbergungsgewerbes sinnvoll wäre, wird nicht gefolgt. Im Bebauungsplan würde ein Ausschluss von Nutzungen insbesondere festgesetzt werden, wenn es keine Möglichkeit

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			gäbe, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Auch in der Stellungnahme vom Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird jedoch zutreffend festgestellt, dass die bisher festgesetzten Schallschutzmaßnahmen in Kombination mit nicht öffentlichen Fenstern und einer dauerhaften Belüftung eine Möglichkeit sein kann, gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten. Der entsprechende Nachweis erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.
		Eine Prüfung der vorliegenden Gutachten erfolgte nur bezüglich der Unterlagen, die bei der letzten Stellungnahme nicht vorlagen bzw. seit dieser aktualisiert wurden.	
		Bezüglich weiterer Belange, die das Sachgebiet Gewässer- und Immissionsschutz zu der Planung der Urbanen Mitte betreffen, verweise ich auf die bereits vorliegenden Stellungnahmen zum B-Plan VI-140-ca bzw. VI-140cab, die nicht erneut vorgetragen werden.	Auf die Abwägung der Inhalte früherer Stellungnahmen wird verwiesen und an dieser ausdrücklich festgehalten. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan „VI-140cab Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.
		Sachgebiet Naturschutz und Landschaftsplanung 1. Artenschutz Im B-Plan sollte unter Pkt.8: Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen folgende Festsetzung aufgenommen werden: 8.4. Als Maßnahme des Naturschutzes im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 in Verbindung mit § 9 Abs. 2 Satz 3 NatSchG Bln sind bauliche Anlagen so zu gestalten, dass Vogelschlag an Glas weitgehend vermieden wird.	Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden, Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund im Städtebaulichen Vertrag geregelt, s. Seite 201 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			von Maßnahmen zum Vogelschutz (Vermeidung von Vogelschlag) sowie zum Einreichen eines gutachterlichen Nachweises über die Verträglichkeit mit dem Bauantrag. Hinweis: Die Vermeidung von Vogelschlag soll auch in die Berliner Bauordnung aufgenommen werden. Die Berücksichtigung dieses Belangs wäre damit im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Im Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin heißt es in § 8a Abs. 3 BauO Bln (Entwurf 2021): „Gebäude müssen so errichtet werden, dass die Wahrscheinlichkeit von Tierkollisionen mit der baulichen Anlage (Vogelschlag) nicht deutlich erhöht wird.“ Der Senat von Berlin hat den Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin am 22.03.22 zur Kenntnis genommen.
		2. Naturschutz / Landschaftsplanung Der vorliegenden Bewertung und Bilanzierung der Eingriffe in Natur- und Landschaft mit dem Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wird einschließlich des planexternen Ausgleichs im Volkspark Friedrichshain zugestimmt.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg der Eingriffsbilanz und den Ausgleichsmaßnahmen zustimmt. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
19	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3 Schreiben vom 17.12.2020 Eingegangen am 17.12.2020	Durch das genannte Vorhaben werden verschiedene Belange der Bundeswehr berührt und stehen dem Vorhaben gegebenenfalls entgegen. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage wird wie folgt Stellung genommen: Durch das Vorhaben werden Belange der Bundeswehr berührt. Die betreffende Fläche befindet sich innerhalb des angeordneten Schutzbereiches der Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zur Planung hat und dem § 11 Abs. 5 im Städtebaulichen Vertrag zustimmt.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Unter Berücksichtigung der Stellungnahme zum Verfahren vom 04.01.2019 (Zeichen: VII-05-16-BBP), des vorgelegten Gutachtens (von NAVOM Consult, Dr.-Ing. Gerhard Greving) und Erstellung und Umsetzung eines Fassadendämpfungskonzeptes wie im städtebaulichen Vertrag zum genannten Bebauungsplan (§ 11 Abs. 5) festgehalten, bestehen zum vorliegenden Bebauungsplan keine Einwendungen. Dem vorgelegten städtebaulichen Vertrag § 11 Abs. 5 wird in vorliegender Fassung zugestimmt.	
		Es wird gebeten, das Referat Infra I 3 über das Abwägungsergebnis sowie den weiteren Vorgang des Verfahrens unter Angabe des Zeichens VII-448-20-BBP zu informieren.	Das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, Referat Infra I 3 wird zum gegebenen Zeitpunkt über die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ informiert. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
1c	Berliner Feuerwehr Direktion West, Sachgebiet Verkehrsanlagen Schreiben vom 25.11.2020 Eingegangen am 25.11.2020	Die Berliner Feuerwehr dankt für die Informationen. Bei der Berliner Feuerwehr liegt die Zuständigkeit für die weitere Bauplanung „Urbane Mitte Süd“ bei der Direktion West. Das Sachgebiet Verkehrsanlagen ist zuständig für den ÖPNV in diesem Bereich und den Rettungsplätzen der Fernbahn. Bitte informieren Sie uns, sobald es in die Ausführungsplanung geht.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Berliner Feuerwehr / SG Verkehrsanlagen wird im Rahmen der Erstellung der Antragsunterlagen für die Planfeststellung zur Verlegung der Zufahrten der Rettungsplätze der DB in die Planung einbezogen. Fazit: Planung / Festsetzungen Keine Änderungen oder Ergänzungen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Begründung Keine Änderungen oder Ergänzungen
23	Berliner Wasserbetriebe (BWB) Schreiben vom 04.01.2021 Eingegangen am 04.01.2021	Zu o. g. Bebauungsplanverfahren geben die Berliner Wasserbetriebe (BWB) folgende Stellungnahme ab. Diese gibt nur Auskunft über den im Bereich des Bebauungsplanes vorhandenen Leitungsbestand und die von unserem Unternehmen dort geplanten Baumaßnahmen.	
		Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Einreichen der Bebauungsplanunterlagen bei den BWB keine weitere Planungsbearbeitung auslöst.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
		In der Trebbiner Straße befinden sich Trinkwasserleitungen und Mischwasserkanäle der BWB. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich Trinkwasser- und Entwässerungsanschlussleitungen, welche mit unseren Anlagen in der Trebbiner Straße verbunden sind. Baumaßnahmen sind derzeit von unserem Unternehmen nicht vorgesehen. Die vorhandenen Mischwasserkanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung.	Der Hinweis zum Leitungsbestand und seiner Nutzbarkeit wird zur Kenntnis genommen.
		Die in der textlichen Festsetzung 9.4 festgesetzten 15% Dachbegrünung sind unseres Erachtens sehr gering angesetzt. Wir würden es weiterhin begrüßen, wenn der Anteil an Dachbegrünung erhöht würde, um in Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt möglichst viel Regenwasser im Gebiet zurückzuhalten, zu verdunsten und stofflich zu entlasten.	Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber beliebig erhöht werden. Der Grund ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
		Die äußere Erschließung des Standortes bezüglich der Trinkwasserversorgung (MK 6 und 7) kann nur über das vorhandene Trinkwasserleitungsnetz in der Trebbiner Straße erfolgen, wenn die geplante Verlängerung der Trebbiner Straße umgesetzt wird und für diesen Abschnitt eine Trassenoption vorgemerkt ist. Inwieweit sich aus der Planung ein Bedarf für Neuberohrungen oder Leitungsverstärkungen am vorhandenen Leitungsnetz ergibt, ist im weiteren Planungsverfahren zu prüfen. Hier sind genauere Aussagen erst nach Vorliegen von Trinkwasserbedarfswünschen (Hausanschlussanträgen) möglich.	Zur Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 ist die Verlängerung der Trebbiner Straße zwingend erforderlich. Das ist in Form einer Privatstraße vorgesehen. In dieser Privatstraße soll über Leitungsrechte die technische Erschließung gesichert werden. Die Sicherung erfolgt über die Eintragung von beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten zugunsten des jeweiligen Leitungsträgers. Die Zustimmungen haben die Grundstückseigentümer*innen in entsprechenden Verträgen bereits gegeben.
		Es wäre sinnvoll, die einzelnen Teil-Plangebiete VI-140ca, VI-140cab sowie VI-140 und deren Erschließung über die Trebbiner Straße zusammengefasst zu betrachten.	Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg unterstützt grundsätzlich diese Herangehensweise, sie ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Folgender Hinweis: Die Auflistung der Bebauungspläne ist nicht aktuell: ▪ VI-140ca (Urbane Mitte) – er wurde 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab geteilt ▪ VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ▪ VI-140 (Rahmenbebauungsplan Gleisdreieck) – er wurde 2010 in neun Teilbebauungspläne geteilt, VI-140a-i

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Über die Trebbiner Straße wird also in der Planung insbesondere der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erschlossen. Soweit bekannt ist, entwässert noch die STATION Berlin in Richtung Trebbiner Straße. Relevant wäre der Hinweis von daher ggf. bei Weiterführung des Bebauungsplans VI-140cb (ehemaliger Postbahnhof), der aber seit 2010 ruht.
		Aufgrund der geplanten Bebauungshöhe weisen wir darauf hin, dass jegliche Folgemaßnahmen am Rohrnetz (z. B. Rohrnetzerweiterungen), welche ausschließlich wegen des Anschlusses einer privaten Druckerhöhungsanlage erforderlich werden, zu Lasten des Veranlassers gehen. Die innere Erschließung kann entsprechend den jeweiligen Erfordernissen vorgenommen werden. Die Dimensionierung der Versorgungsleitungen erfolgt grundsätzlich nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf. Löschwasser kann nur im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Trinkwasserversorgungsnetzes bereitgestellt werden. Die Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB sind einzuhalten. Sofern ein Bauvorhaben Neu- oder Umbauarbeiten an den Anlagen der BWB erforderlich macht, bitten wir den Investor frühzeitig mit uns Kontakt aufzunehmen. Wir möchten erneut darauf hinweisen, dass Neu- oder Umbaumaßnahmen an den Anlagen der BWB umfangreiche Objektplanungen erfordern können, unter Umständen auch die vorherige Aufstellung von hydraulischen Konzepten, welche auch mit der zuständigen Senatsverwaltung abzustimmen sind. Dies ist zeitlich zu berücksichtigen. Die Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung bis zum Baubeginn betragen für gewöhnlich mindestens zwölf Monate ab Vorlage aller dafür erforderlichen Voraussetzungen, auch der bestätigten Wasserversorgungs- und Ent-	Die Hinweise zur technischen Erschließung mit Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe werden zur Kenntnis genommen. Die technische Erschließung des Plangebiets ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Planung erfolgt in nachgelagerten konkreteren Planungsebenen.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wässerungskonzepte. Weiterhin sind Erschließungsinvestitionen bis zum März des Vorjahres bei den BWB anzumelden und deren Planung zu beauftragen. Die wichtigsten Voraussetzungen für den Planungsstart sind: ▪ Den BWB liegen die verbindlichen Erschließungspläne bzw. Um- oder Neubaupläne mit geplanten Geländehöhen vor. ▪ Sofern öffentliches Straßenland betroffen ist, liegen den BWB die erforderlichen Straßenbaupläne mit Zustimmung des zuständigen Straßen- und Grünflächenamts vor. ▪ Sofern Neu- oder Bestandsbauten an das Trinkwasser- oder Abwassernetz angeschlossen werden sollen, liegen den BWB die erforderlichen Hausanschlussanträge mit den konkreten Bedarfsangaben vor. ▪ Sofern die Kosten für die Neu- und Umbauarbeiten ganz oder teilweise vom Veranlasser zu tragen sind, liegt den BWB eine Kostenübernahmeerklärung oder ein Vertrag, mindestens aber ein Grünprüfungs- bzw. ein Objektplanungsauftrag, schriftlich vor. Wir bitten Sie, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.	
		<u>Anlage</u> ▪ Technische Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Ergänzungen der Ausführungen zum Thema Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Auswertung und Ergebnis

von Anregungen

der von der Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange,
gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB

Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 16.11.2020 wurden gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ benachrichtigt.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Er konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf den Internetseiten des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin („meinBerlin“) eingesehen werden.

Von den 46 benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden 16 Anregungen abgegeben.

Der Auswertung und Abwägung der einzelnen Anregungen wird eine Zusammenfassung vorangestellt.

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Referat GL 5	9
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V (Tiefbau)	10
Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	12
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Soziales	12
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, SE Facility Management	12
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung	13
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt	14
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Umwelt- und Naturschutzamt	17
Polizeipräsident in Berlin, Zentralstelle für Prävention, LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention	17
Berliner Feuerwehr, Zentraler Service Fahrzeuge und Geräte, Löschwasserversorgung	20
Berliner Feuerwehr, Direktion Süd - Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz	20
IT-Dienstleistungszentrum Berlin	20
NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg	21
Vattenfall Wärme Berlin	23
50Hertz Transmission	24
LAN-COM-East, Datennetze & Rechnerkommunikation	24
Telefónica Germany	25

A Zusammenfassung der Anregungen und der Auswertung des Fachbereichs Stadtplanung

Die eingegangenen Anregungen wurden ausgewertet und abgewogen.

In 12 der 16 abgegeben Stellungnahmen (die Stellungnahmen der Feuerwehr werden zusammen betrachtet) wird mitgeteilt, dass keine Bedenken und Anregungen zum Bebauungsplan bestehen. Dabei handelt es sich um folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange:

- Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Referat GL 5
- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Soziales
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, SE Facility Management
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Umwelt- und Naturschutzamt
- Polizeipräsident in Berlin, Zentralstelle für Prävention, LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention
- Berliner Feuerwehr, Zentraler Service Fahrzeuge und Geräte, Löschwasserversorgung
- Berliner Feuerwehr, Direktion Süd - Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz
- IT-Dienstleistungszentrum Berlin
- NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg
- Vattenfall Wärme Berlin
- 50Hertz Transmission
- LAN-COM-East, Datennetze & Rechnernetze

Folgende vier Behörden und Träger öffentlicher Belange hatten Anmerkungen zum Bebauungsplan:

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V (Tiefbau)
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt
- Telefónica Germany

Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V (Tiefbau)

Von den beteiligten Fachbereichen der Abteilung V hat sich nur der Fachbereich V C B geäußert.

Stellungnahme

Die dem Schreiben angefügte Stellungnahme vom 05.09.2019 bezieht sich auf den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“.

Die Stellungnahme beinhaltet die Berücksichtigung der Bahnanlage für die Museumsbahn, die vom Deutschen Technikmuseum durch den Ostpark über eine der Yorckbrücken durch den Flaschenhalspark hin zu den Depothallen an der Monumentenstraße führt.

Ausgleichspflanzungen

Es sollen die RIL Vorschriften der DB AG, insbesondere die RIL 882, eingehalten werden. Außerdem sollten angeführten Pflanzabstände zur bestehenden Bahnanlage berücksichtigt werden. Sofern die Auflagen Berücksichtigung finden, bestehen aus Sicht des Infrastrukturbetreibers der Bahnanlagen Stiftung Deutsches Technikmuseums Berlin (SDTM) keine Einwände.

Unterhaltung der Bahnanlagen

V C B bittet zu berücksichtigen, dass etwaiger erhöhter Aufwand für die Unterhaltung der Bahnanlagen (infolge der Neuanlage von Vegetationsflächen) vermieden werden sollte bzw. die Finanzierung der daraus resultierenden Unterhaltungsmehrkosten sicherzustellen ist.

Abwägung

Ausgleichspflanzungen

Die Bahnanlage (Museumsbahn) verläuft außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die von V C B erteilten Auflagen sind von daher für den Bebauungsplan gegenstandslos.

Unterhaltung der Bahnanlagen

Es sind keine Auswirkungen auf die Bahnanlage (Museumsbahn) in Bezug auf einen erhöhten Unterhaltungsaufwand erkennbar.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung

Stellungnahme

Die Stellungnahme bezieht sich auf den angrenzenden Park am Gleisdreieck (Westpark).

Baumschutz

Für die Bestandsbäume auf dem Grundstück des Bezirksamtes sollten Kronenübertagungen auf das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nachbarschaftsrechtlich geduldet werden.

Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen des Straßen- und Grünflächenamtes sollten in Absprache mit einer ökologischen Baubegleitung durchgeführt werden.

Es wird auf die geltenden Auflagen zum Baumschutz nach DIN 18920 und RAS LP 4 hingewiesen.

Spielplatzbedarf

Es wird darauf hingewiesen, dass bei einer Wohnbebauung nachzuweisende Spielplatzbedarfe gemäß Bauordnung innerhalb des Bebauungsplangebietes nachzuweisen sind. Darüber hinaus ist eine Anrechnung auf öffentliche Spielplätze außerhalb des Bebauungsplans sowie auf Dachflächen nicht zulässig.

Abstimmung zu Planungen und Maßnahmen des SGA

Bei Planungen und Baumaßnahmen auf dem Gelände des Gleisdreiecks bestünde kein Anrecht auf Mitsprache durch die Grundstückseigentümerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Dies würde einer gesonderten nachbarschaftsrechtlichen Regelung bedürfen.

Abwägung

Baumschutz

Die konkrete Bauausführung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht an den Westpark grenzt.

Spielplatzbedarf

Im Plangebiet sind in der Regel keine Wohnungen zulässig und von daher ist kein Kinderspielplatz notwendig.

Lediglich „Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter“ sind ausnahmsweise zulässig. Es ist nicht davon auszugehen, dass auf Grundlage dieser ausnahmsweisen Zulässigkeit mehr als sechs Wohnungen errichtet werden. Selbst wenn mehr als sechs (Betriebs-) Wohnungen entstehen sollten, könnte entweder eine Abweichung erteilt oder der Spielplatzbedarf abgelöst werden. Dem Belang kann im Baugenehmigungsverfahren Rechnung getragen werden.

Abstimmung zu Planungen und Maßnahmen des SGA

Die Abstimmung zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt und der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bzgl. Planungen und Maßnahmen des Amts auf dem Gelände des Gleisdreiecks ist kein Gegenstand des Bebauungsplans.

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt

Stellungnahme

Die gutachterliche Bewertung bzgl. der Verschattung des Westparks wird nicht geteilt. Hinsichtlich der Besonnung des Westparks kommt der Gutachter zu dem Ergebnis, dass diese durch die geplanten Türme nur gering beeinflusst und keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet werden. Diese Aussage wird kritisch gesehen, da nach Auffassung des Bezirks Qualitätsverluste für Anwohnende der Nachbarschaft durch die signifikante Reduzierung der Besonnung zu erwarten sind.

Abwägung

Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In diesem Gutachten wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils

stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt.

Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Daher sind die vom Stadtentwicklungsamt des Bezirks Tempelhof-Schöneberg vermuteten weiteren Folgen gegenstandslos.

Telefónica Germany

Stellungnahme

Stellungnahme 1

Telefónica Germany bittet um die Berücksichtigung und Übernahme ihrer Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die Bauleitplanung. Außerdem wären einschlägige raumordnerische Grundsätze bei der Planung zu berücksichtigen.

Stellungnahme 2

Nach Hinweis auf den Widerspruch zur Stellungnahme in der erneuten Behördenbeteiligung durch das Bezirksamt erfolgt eine erneute Prüfung mit dem Ergebnis, dass von Seiten der Telefónica Germany doch keine Belange betroffen sind.

Abwägung

Die Stellungnahme 1 steht im Widerspruch zu der letzten Stellungnahme von Telefónica am 12.04.2019, in der sie mitgeteilt, dass ihre Belange nicht betroffen sind.

Die Stellungnahme 2 wird als abschließende Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

B Ergebnis

Fachgutachten

Es wird darauf hingewiesen, dass folgendes Fachgutachten aktualisiert wurde:

- BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude) (Stand: 22.05.2018)
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022)

Planung / Festsetzungen

Der Bebauungsplanentwurf wird im Ergebnis dieser Abwägung weder geändert, noch ergänzt.

Begründung

In der Begründung werden die Ausführungen zu folgenden Themen redaktionell geändert und ergänzt:

- Verschattung des Westparks auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

Zusammengefasstes Ergebnis aus den Beteiligungsschritten / Änderung der Planung

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Wiederholung der Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.
- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
 - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*
Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Die Texte der Anregungen in der folgenden Tabelle basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Anregungen stellt keine Wertung dar.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
13	Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg, Referat GL 5 Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	<u>Beurteilung der angezeigten Planungsabsicht:</u> Die Planungsabsicht ist an die Ziele der Raumordnung angepasst.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Planungsabsicht an die Ziele der Raumordnung angepasst ist.
		<u>Zielmitteilung / Erläuterungen:</u> Wegen der wesentlichen Änderung der Bewertungsgrundlage (Inkrafttreten des LEP HR) seit der letzten Stellungnahme zum BP VI-140cab vom 14.01.2019 ist eine Neubewertung der Planungsabsicht, bezogen auf die aktuellen Ziele der Raumordnung, angezeigt: Nach der Festlegungskarte des LEP HR liegt das ca. 0,8 ha große Plangebiet im Gestaltungsraum Siedlung. Die beabsichtigte Entwicklung eines knapp 5.800 m ² Kerngebietes ist hier grundsätzlich zulässig. Innerhalb des Kerngebietes sind großflächige Einzelhandelsbetriebe ausgeschlossen und Einzelhandelsbetriebe nur im 1. Vollgeschoss zulässig. In Auswertung des Einzelhandelsgutachtens wird die Einzelhandelsfläche mittels städtebaulichen Vertrags auf 1000 m ² beschränkt. Auf Grund der getroffenen textlichen Festsetzungen zur Einordnung/ Beschränkung des Einzelhandels und des städtebaulichen Vertrages mit Beschränkung der Verkaufsfläche werden die Ziele der Raumordnung ausreichend berücksichtigt. Die beabsichtigte Bauleitplanung ist somit aus landesplanerischer Sicht zulässig.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die beabsichtigte Bauleitplanung aus landesplanerischer Sicht zulässig ist.
		<u>Rechtliche Grundlagen zur Beurteilung der Planungsabsicht</u> - Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 15.12.2007, GVBl. S. 629 - Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019 (GVBl. S. 294)	

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubeckanntmachung vom 05.01.2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 15.09.2020 (ABl. S. 5060) <u>Bindungswirkung</u> Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind Bauleitpläne an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Die Ziele der Raumordnung können im Rahmen der Abwägung nicht überwunden werden. Die für die Planung relevanten Grundsätze der Raumordnung sind aus den o.g. Rechtsgrundlagen von der Kommune eigenständig zu ermitteln und im Rahmen der Abwägung angemessen zu berücksichtigen.	
		<u>Hinweise</u> Diese Stellungnahme gilt, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planung geführt haben, nicht wesentlich geändert wurden. Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften bleiben von dieser Mitteilung unberührt.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
14	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V (Tiefbau) Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Es wurden folgende Fachbereiche der Abteilung V Tiefbau beteiligt und um Stellungnahme gebeten: V A B 1, V B A, V B B, V B C, V B D, V C A, V C B, V C C, V C D, V C E, V C F, V D und V O S Von den Beteiligten V C B gab es Einwendungen oder Hinweise, diese sind als Anlage beigefügt. <u>Anlage</u> Stellungnahme von V C B vom 05.09.2019	
14a	Anlage Stellungnahme von V C B vom 05.09.2019	Aus Sicht des Infrastrukturbetreibers der Bahnanlagen Stiftung Deutsches Technikmuseums Berlin (SDTM) bestehen bei Be-	Es handelt sich um eine Stellungnahme, die zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ abgegeben wurde.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		rücksichtigung der nachfolgenden Auflagen keine Einwände gegen den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“.	
		Zum Sachverhalt: Die Bahnanlage führt vom Deutschen Technikmuseum durch den Ostpark über eine der Yorckbrücken durch den Flaschenhalspark hin zu den Depothallen an der Monumentenstraße. Die Anlage wird durch die Stiftung Deutsches Technikmuseum ganzjährig für Pendelfahrten mit Besuchern des Museums genutzt. Als Infrastrukturbetreiber und verantwortlicher Fachbereich für die Instandhaltung der Museumsbahn erteilt V C B folgende Auflage, die bei kommenden Ausgleichspflanzungen zu beachten und einzuhalten ist. Die einschlägigen RIL Vorschriften der DB AG, insbesondere die RIL 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle an Bahnanlagen“ sind einzuhalten. Dies bedeutet auch, dass die Gleise, deren Seitenräume und das Lichtraumprofil dauerhaft und generell freizuhalten sind und nicht bepflanzt werden dürfen. Bei Neuanpflanzungen sind folgende Pflanzabstände zur bestehenden Bahnanlage zu berücksichtigen: Bei Anpflanzungen von Büschen ist von der Außenkante Schiene ein Abstand von 7,30 m einzuhalten. Das entspricht 8,00 m von der Gleisachse. Bei Anpflanzungen von Bäumen ist von der Außenkante Schiene ein Abstand von 11,30 m einzuhalten. Das entspricht 12,00 m von der Gleisachse. In der Anlage ist ein Auszug aus dem Modul 882.0332 beige-fügt.	Die Bahnanlage (Museumsbahn) verläuft außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. In diesem Bereich werden von daher keine Festsetzungen getroffen. Hier sind auch keine planexternen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V C B erteilten Auflagen sind von daher für das Verfahren gegenstandslos.
		Abschließend bittet V C B zu berücksichtigen, dass etwaiger erhöhter Aufwand für die Unterhaltung der Bahnanlagen (infolge der Neuanlage von Vegetationsflächen) zu vermeiden	Es sind keine Auswirkungen auf die Bahnanlage (Museumsbahn) in Bezug auf einen erhöhten Unterhaltungsaufwand erkennbar.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		bzw. die Finanzierung der daraus resultierenden Unterhaltungsmehrkosten sicherzustellen ist. <u>Anlage</u> ▪ Auszug aus dem Modul 882.0332 ▪ Lageplan Museumsbahn (05.09.2019) ▪ Lageplan Museumsbahn (30.11.2020)	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
11	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe Schreiben vom 15.12.2020 Eingegangen am 15.12.2020	Gegen die Planung bestehen keine Bedenken.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
5	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Soziales Schreiben vom 18.11.2020 Eingegangen am 20.11.2020	Zur Kenntnis genommen.	Das Amt für Soziales des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hat den Bebauungsplan zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
18	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, SE Facility Management Schreiben vom 17.12.2020	Seitens der Serviceeinheit Facility Management, Fachbereich Immobilienverwaltung gibt es keine Anregungen, Ergänzungen oder Einwendungen zum Entwurf.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Fachbereich Immobilienverwaltung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Eingegangen am 17.12.2020		Fazit: Planung / Festsetzungen - Kein Änderungserfordernis Begründung - Kein Änderungs-/ Ergänzungserfordernis
24	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Bauen/ Planung und Grünflächenunterhaltung Schreiben vom 22.12.2020 Eingegangen am 05.01.2021	Die Stellungnahme bezieht sich auf die angrenzende Grünanlage Park am Gleisdreieck (Westpark), hierbei ist folgendes zu beachten: Bei Bäumen, die auf dem Grundstück des SGA (Gleisdreieck) wachsen, sind Kronenübertreibungen auf das Grundstück des B-Planes nachbarschaftsrechtlich zu dulden, falls diese vor dem Beginn der Bebauung schon vorhanden waren. Alle Arbeiten im Wurzelbereich von Bäumen des Bezirksamts sind in Absprache und in Anwesenheit einer ökologischen Baubegleitung durchzuführen. Bei Beginn konkreter Bauarbeiten gelten darüber hinaus selbstverständlich die Auflagen zum Baumschutz nach DIN 18920 und RAS LP 4.	Die konkrete Bauausführung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Hinweise werden an die Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weitergegeben. Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht unmittelbar an den Westpark grenzt. Der B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ grenzt im Osten an das „Wäldchen“ und im Süden an den Ostpark (Platz am Stellwerk). Im Westen grenzt der Fernradweg Berlin-Leipzig an das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘.
		Weiterhin sind bei Wohnbebauung nachzuweisende Spielplatzbedarfe gemäß Bauordnung innerhalb des B-Planes nachzuweisen. Eine Anrechnung auf öffentliche Spielplätze außerhalb des B-Planes ist nicht zulässig. Spielplätze auf Dachflächen sind ebenfalls nicht zulässig.	Gemäß § 8 Abs. 2 BauO Bln ist bei der Errichtung von Gebäuden mit mehr als sechs Wohnungen ein Spielplatz für Kinder anzulegen und instand zu halten (notwendiger Kinderspielplatz). Im Plangebiet sind in der Regel keine Wohnungen zulässig und von daher ist kein Kinderspielplatz notwendig. Lediglich „Wohnungen für Aufsichts- und Betriebspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter“ sind ausnahmsweise zulässig. Es ist nicht davon auszugehen, dass auf Grundlage dieser ausnahmsweisen Zulässigkeit mehr als sechs Wohnungen errichtet werden. Selbst wenn mehr als sechs

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			(Betriebs-)Wohnungen entstehen sollten, könnte entweder eine Abweichung erteilt oder der Spielplatzbedarf abgelöst werden. Dem Belang kann im Baugenehmigungsverfahren Rechnung getragen werden.
		Bei Planungen und Baumaßnahme auf dem Gelände des Gleisdreiecks durch das SGA bzw. beauftragter Dritter, besteht kein Anrecht auf Mitspracherecht durch den Grundstückseigentümer und deren Mieter/ Anwohner in den Gebäuden auf dem Plangebiet (VI-140cab). Dies Bedarf einer gesonderten nachbarschaftsrechtlichen Regelung.	Die Abstimmung zwischen dem Straßen- und Grünflächenamt und der Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bzgl. Planungen und Maßnahmen des Amts auf dem Gelände des Gleisdreiecks ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
12	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Das Stadtentwicklungsamt bedankt sich für die erneute Gelegenheit zur Abgabe der Stellungnahme und verweist auf die geäußerten Bedenken mit Schreiben Stapl 21 aus November 2017 zum Bebauungsplan VI-140ca und Stapl 22 vom 16. Januar 2019 zum Bebauungsplan VI-140cab, die sich in der Begründung wiederfinden. Deren Auswertung und die gutachterliche Bewertung bzgl. der Verschattung des Westparks werden nicht geteilt.	
		Es wird festgestellt, dass durch die geplanten Türme die Besonnung der betroffenen Flächen um bis zu 50 % reduziert wird. Am 21. Dezember werden sogar bis zu 90 % der Fläche nördlich der U1 verschattet (siehe Gutachten „Besonnung und Verschattung“, Kapitel 4). Dass der Westpark damit „nur in geringem Umfang betroffen“ ist, „die Besonnung des Westparks durch die geplanten Türme insgesamt nur gering beeinflusst“ (Begründung, Kapitel 11.2) und „damit keine erheblichen Be-	Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		einträchtigungen durch Verschattung vorbereitet werden“ (Begründung, Kapitel 2.4.2), sieht der Bezirk vor diesem Hintergrund kritisch. Eine Reduzierung der Besonnung von bis zu 50 % im Vergleich zum Ist-Zustand ist wesentlich und im Zuge dessen sind Qualitätsverluste zu erwarten, die sich auch auf die in der Nachbarschaft wohnenden Nutzer_innen des Bezirks Tempelhof-Schöneberg auswirken.	Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des OVG Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten in den Jahren 2021/22 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben. ▪ Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen. ▪ Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis spätestens 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten. ▪ Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt also ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem Minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten. Daher sind die vom Stadtentwicklungsamt des Bezirks Tempelhof-Schöneberg vermuteten weiteren Folgen gegenstandslos. Fazit: Fachgutachten

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			- Aktualisierung des Fachgutachtens „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zur Verschattung des Westparks auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
2	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 17.11.2020 Eingegangen am 17.11.2020	Aus Sicht des Immissionsschutzes und seitens des Natur- und Artenschutzes des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg gibt es keine Bedenken oder Anmerkungen zum B-Plan.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg, Immissionsschutz sowie Natur- und Artenschutz, keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
9	Polizeipräsident in Berlin, Zentralstelle für Prävention, LKA PräV 1 Städtebauliche Kriminalprävention Schreiben vom 15.12.2020 Eingegangen am 15.12.2020	<u>Betrachtung der Kriminalitätslage</u> Eine veranlasste Recherche zur Kriminalitätslage ergab keine signifikanten Auffälligkeiten im unmittelbaren Nahbereich des Geländes. Einzig die benachbarte Grünanlage (Park am Gleisdreieck) weist ein zumindest nicht unerhebliches Aufkommen an Delikten der Straßenkriminalität (Raubtaten, Körperverletzungen, Verstöße gegen das Betäubungsmittelgesetz, Sachbeschädigungen usw.) auf, jedoch ist dies angesichts der	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Polizeipräsident in Berlin, Abteilung städtebauliche Kriminalprävention, keine Einwendungen oder Bedenken zum Bebauungsplan hat.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Großflächigkeit des Parks nicht per se für einzelne Teilgebiete verifizierbar. Eine Befragung von Mitarbeitenden mit ortsspezifischen Erfahrungen des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts 52 führte ebenfalls zu keinen für die Ebene der Bauleitplanung relevanten Erkenntnissen.	
		<u>Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention</u> Anlässlich einer kürzlich durchgeführten Ortsbesichtigung konnte festgestellt werden, dass insbesondere bei einer möglichen Umfriedung entlang der südlichen und westlichen Grundstücksgrenze folgende Faktoren einkalkuliert werden sollten, um die auf dem Gelände errichteten Gebäude und die dort befindlichen Objekte vor jedwedem Missbrauch, eventuellem Einbruchsdiebstahl oder Vandalismus zu schützen: ▪ Der im Süden und Westen direkt angrenzende Park am Gleisdreieck mit sämtlichen Freiflächen und Bewegungstrecken ist für die Öffentlichkeit rund um die Uhr nutzbar. ▪ Es handelt sich um ein stark frequentiertes Freizeit- und Erholungsgebiet inmitten eines dicht besiedelten Wohn- und Geschäftsquartiers. ▪ Während der Dämmerungs- und Nachtzeit ist im Parkbereich keine durchgehende Beleuchtung vorhanden. Vor allem die Verbindungswege sind gar nicht bzw. nur indirekt und dadurch eher schlecht ausgeleuchtet. Daher wird für das Geländeinnere eine Außenbeleuchtungsanlage mit Bewegungsmeldern empfohlen, die auf unbebaute Flächen und Gebäudeaußenwände ausgerichtet sein sollte, ohne aber Parkbesuchende zu stören oder zu blenden. Darüber hinaus wird zu einer massiven und hohen, aber trotzdem transparenten Umzäunung (z.B. Metallstabmatten) geraten, damit einerseits das Überklettern erschwert wird und andererseits keine Deckungsmöglichkeiten, beispielsweise durch Mauerwände, geschaffen werden.	Die Hinweise zur Berücksichtigung kriminalpräventiver Aspekte werden an die Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weitergeleitet.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im Allgemeinen sollte bei einer möglicherweise geplanten Errichtung von Außenmobiliar oder im Zuge einer Bepflanzung von bauplanerisch ungenutzten Arealen des Geländes auf das Verwenden robuster Materialien und auf eine generelle Übersichtlichkeit geachtet werden, um keine verwahrlosten Zustände zu fördern bzw. um keine Versteckgelegenheiten für potentiell Täterklientel zu bieten.	
		<u>Verkehrsaspekte</u> Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Bebauungsplan.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass auch aus verkehrspolizeilicher Sicht keine Bedenken gegen den Bebauungsplan bestehen.
		<u>Sonstige Hinweise</u> Auch bei der späteren Entwurfs- und Detailplanung der Freiflächen, der Verkehrsräume sowie der Gebäude mit ihren Zugängen und ggf. Tiefgaragen sollten kriminalpräventive Aspekte berücksichtigt werden. Die Planenden sollten ausdrücklich auf Kriterien wie Übersichtlichkeit, Ausschluss von schwer einsehbaren Bereichen, gute Orientierung, Behindertengerechtigkeit, generationenübergreifende Ausstattung, gute Beleuchtung, technische Schutzmaßnahmen etc. hingewiesen werden. Auch geeignete Einbruchschutzmaßnahmen sollten von vornherein zum Einsatz kommen. Die Zentralstelle für Prävention der Polizei Berlin bietet hierzu qualifizierte und kostenlose Beratung an.	Die Hinweise zur Berücksichtigung kriminalpräventiver Aspekte werden an die Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weitergeleitet.
		Es wird um Berücksichtigung der Hinweise im Rahmen der Abwägung und um Beteiligung im weiteren Planungsverfahren gebeten.	Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
1a	Berliner Feuerwehr, Zentraler Service Fahrzeuge und Geräte, Löschwasserversorgung Schreiben vom 17.11.2020 Eingegangen am 17.11.2020	Die Berliner Feuerwehr hat die Unterlagen überprüft. In unmittelbarer Nähe des Vorhabens befindet sich ein Löschwasserbrunnen. Nähere Informationen können Sie den Anlagen entnehmen. Achtung: Löschwasserentnahmestellen sind zu schützen und müssen für Feuerwehrfahrzeuge immer nutzbar sein. Es wird gebeten, die beiliegende/n Lageplan/-pläne zu beachten. <u>Anlagen</u> 2 Lagepläne zum Löschwasserbrunnen <i>(der Brunnen liegt außerhalb des Plangebiets im Wendehammer der Trebbiner Straße)</i>	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr, Löschwasserversorgung, - außer dem Hinweis zu einem nahe gelegenen Löschwasserbrunnen - keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
1b	Berliner Feuerwehr, Direktion Süd - Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz Schreiben vom 12.12.2020 Eingegangen am 12.12.2020	Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt. Mit dem bisherigen Planungsstand des Bebauungsplans, ist es nicht möglich, eine zuverlässige Aussage über die Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr zu treffen. Im Zuge der Folgeplanung zu geplanten Bauvorhaben auf der o.g. Fläche, bitte ich die Berliner Feuerwehr im Rahmen der Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren aufgrund der zu erwartenden Gebäudeklassen 4 und 5 zu gegebener Zeit zu beteiligen.	Löschwasserversorgung ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Die Berliner Feuerwehr, Direktion Süd, wird im Baugenehmigungsverfahren beteiligt. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
6	IT-Dienstleistungszentrum Berlin Schreiben vom 30.11.2020 Eingegangen am 30.11.2020	Aufgrund des eingereichten Planentwurfs wurde festgestellt, dass keine Belange des IT-Dienstleistungszentrums betroffen sind.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das IT-Dienstleistungszentrum Berlin keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			- Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
4	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg Schreiben vom 19.11.2020 Eingegangen am 19.11.2020	Die WGI GmbH wird von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt) beauftragt, Auskunftersuchen zu bearbeiten und handelt namens und in Vollmacht der NBB. Die NBB handelt im Rahmen der ihr übertragenen Netzbetreiberverantwortung namens und im Auftrag der GASAG AG, der EMB Energie Mark Brandenburg GmbH, der Stadtwerke Bad Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH, der SpreeGas Gesellschaft für Gasversorgung und Energiedienstleistung mbH, der NGK Netzgesellschaft Kyritz GmbH, der Netzgesellschaft Hohen Neuendorf (NHN) Gas mbH & Co.KG, der Rathenower Netz GmbH, der Netzgesellschaft Hennigsdorf Gas mbH (NGHGas), der Stadtwerke Forst GmbH und der Netzgesellschaft Forst (Lausitz) mbH & Co. KG.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg keine Einwendungen oder Bedenken zum Bebauungsplan hat.
		Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in den beigefügten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich sind. Mit Abweichungen muss gerechnet werden. Dabei ist zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig sind und daher nicht auf dem kürzesten Weg verlaufen. Darüber hinaus sind aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hat, Angaben zur Überdeckung nicht verbindlich. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen sind in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschläge, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen. Im unmittelbaren Bereich der Leitung ist auf den Einsatz von Maschinen zu verzichten und in Handschachtung zu arbeiten. Die abgegebenen Planunterlagen geben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es ist darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen farbigen Planunterlagen vor Ort	Auf dem anhängenden Plan sind Gasleitungen dargestellt, die alle außerhalb des Plangebiets, insbesondere in der öffentlichen Trebbiner Straße liegen.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		vorliegt. Digital gelieferte Planunterlagen sind in Farbe auszugeben. Bitte prüfen Sie nach Ausgabe die Maßstabsgenauigkeit. Die Auskunft gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen der NBB, so dass gegebenenfalls noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen ist, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssen. Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten. Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen in Anlehnung an die DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen sind gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen.	
		Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist unsere Leitungsschutzanweisung zu beachten und folgendes in die weitere Planung einzuarbeiten: Bei Baumpflanzungen ist ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante und Stromkabel zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes sind nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden muss, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante unserer Leitungen und Kabel mindestens 0,3 m beträgt. Weiter ist zwischen Rohrleitung/ Kabel und zu dem pflanzenden Baum eine PVC-Baumschutzplatte einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten ist im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube ist darauf zu achten, dass unsere Leitungen/ Kabel nicht beschädigt werden.	Die Beachtung der allgemeinen Leitungsschutzanweisungen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung, sondern der weiteren konkretisierenden Planung.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die NBB Netzgesellschaft weist darauf hin, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss. Ist im Baubereich eine Gas-Straßenbeleuchtung vorhanden, wird darum gebeten, sich an den Betreiber zu wenden: Stromnetz Berlin GmbH, BerlinLicht, Eichenstraße 3a, 12435 Berlin, Tel. 0800110 2010, E-Mail: berlinlicht@stromnetz-berlin.de. Die Zuständigkeit für die Zuleitungen liegt ebenfalls beim Betreiber. Des Weiteren weist die NBB Netzgesellschaft darauf hin, dass die Zuleitungen zu vorhandenen und ehemaligen Gas-Straßenlampen nicht vollständig in ihren Plänen dokumentiert sind.	
		Sollte der Geltungsbereich der Auskunftsanfrage verändert werden oder der Arbeitsraum den dargestellten räumlichen Bereich überschreiten, ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen. <u>Anlagen</u> ▪ Plan ▪ Legende Gas ▪ Leitungsschutzanweisung ▪ Hinweis zum Leitungsauskunftsportal (LAP)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
7	Vattenfall Wärme Berlin Schreiben vom 07.12.2020 Eingegangen am 07.12.2020	Der Bebauungsplan wurde hinsichtlich der Belange der Vattenfall Wärme Berlin AG geprüft. In dem unmittelbar angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG vorhanden. Die Aussagen der Vattenfall Wärme Berlin AG in der Stellungnahme vom 21.01.2019 behalten in vollem Umfang ihre Gültigkeit. Eine Kopie dieses Schreibens senden Vattenfall als Anlage mit. <u>Anlagen</u> ▪ Stellungnahme vom 21.01.2019	Die Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wurde darüber informiert, dass das Plangebiet zum Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Wärme Berlin AG gehört. Es wird zur Kenntnis genommen, dass Vattenfall Wärme Berlin außer diesem Hinweis keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Lageplan Bereich Trebbiner Straße / Anlagenbestand	- Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
7a	Anlage Stellungnahme vom 21.01.2019	In dem unmittelbar angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG vorhanden. Jedoch befinden sich in unmittelbarer Nähe des angefragten Bereichs Fernwärmeleitungen der Vattenfall Wärme Berlin AG, weshalb das Planungsgebiet zum Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Wärme Berlin AG gehört. <u>Anlagen</u> 2x Bestandspläne - Legende zur Farbgebung der Spannungsebenen im Bestandsplan	Die Projektträgerin der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wurde darüber informiert, dass das Plangebiet zum Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Wärme Berlin AG gehört. Es wird zur Kenntnis genommen, dass Vattenfall Wärme Berlin außer diesem Hinweis keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.
3	50Hertz Transmission Schreiben vom 18.11.2020 Eingegangen am 18.11.2020	Nach Prüfung der Unterlagen teilt 50Hertz Transmission mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von ihnen betriebene Anlagen (z.B. Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Umspannwerke, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden oder in nächster Zeit geplant sind. Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass 50Hertz Transmission keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
17	LAN-COM-East, Datennetze & Rechnerkommunikation Schreiben vom 16.12.2020 Eingegangen am 16.12.2020	Der Abgleich des Richtfunknetzes der LAN-COM-East mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ergab keine direkte Beeinträchtigung unserer Funkstrecken durch den fertigen Bau.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass LAN-COM-East keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.
		Besondere Aufmerksamkeit und Abstimmung ist hier jedoch während der Bauphase notwendig, da gegebenenfalls durch	Die Hinweise betreffen die spätere Bauphase. Sie sind kein Gegenstand des Bebauungsplans.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		die Positionierung und die damit verbundenen Schwenkbereiche der Baukräne Störungen verursacht werden können. Die LAN-COM-East betreibt im angefragten Gebiet folgende Richtfunkstrecken, s. Anlage. Koordinaten der Endpunkte der Richtfunkstrecke (nach WGS 84): Richtfunkverbindung zwischen dem Relais IHZ und dem Relais Schornstein Ludwigsfelde Relais IHZ: N 52°31'10,0" E 13° 23'22,0" Antennenhöhe ca. 95 m Relais Ludwigsfelde: N 52°18'50,0" E 13° 15'43,0" Antennenhöhe ca. 60 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich ca. 80m Richtfunkverbindung zwischen dem Relais IHZ und dem Relais Steglitzer Damm Relais IHZ: N 52°31'10,0" E 13° 23'22,0" Antennenhöhe ca. 96 m Endpunkt Steglitzer Damm: N 52°27'02,4" E 13° 20'13,0" Antennenhöhe ca. 54 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich ca. 80m Richtfunkverbindung zwischen dem Relais Kurfürsten Damm und dem Endpunkt Relais Kurfürsten Damm: N 52°29'56,5" E 13° 17'59,6" Antennenhöhe ca. 25 m Endpunkt Urban Krankenhaus: N 52°29'39,0" E 13° 24'30,5" Antennenhöhe ca. 48 m Höhe der Richtfunkverbindung über Grund im Kreuzungsbereich ca. 50m	
		Benötigter Abstand zur Richtfunkstrecke: > 10 m. Ein Ausweichen an den Endstandorten ist aufgrund der Montagemöglichkeiten nur begrenzt möglich. Die Richtfunkstrecken kreuzen das Baugrundstück nicht, so ist eine Beeinträchtigung durch den Bau nicht zu erwarten! Für die Aufstellung der Baukräne ab 30m Höhe ist eine Abstimmung erforderlich, da diese zu Beeinflussungen oder Störungen des Betriebes der Richtfunkstrecke durch den Schwenkbereich führen können. <u>Anlage:</u> Abbildung: Auszug Google_Earth	Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
8	Telefónica Germany Schreiben vom 07.12.2020 Eingegangen am 07.12.2020	Aus Sicht der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die	Die zur Begründung herangezogenen „einschlägigen raumordnerischen Grundsätze“ sind nicht bekannt. Es ist nicht nachvollziehbar auf welcher Grundlage

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: ▪ durch das Plangebiet führt 1 Richtfunkverbindung hindurch ▪ die Fresnelzone der Richtfunkverbindung 202554128 befindet sich in einem vertikalen Korridor zwischen 20 m und 50 m über Grund Zur besseren Visualisierung erhalten ist der E-Mail ein digitales Bild beigefügt, welches den Verlauf unsere Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung verdeutlichen soll. Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindung der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linien in Magenta und Rot haben keine Relevanz. Man kann sich diese Telekommunikationslinie als einen horizontal über der Landschaft verlaufenden Zylinder mit einem Durchmesser von rund 30-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Es wird gebeten, die zur Veranschaulichung beiliegende Skizze mit Einzeichnung des Trassenverlaufes zu beachten. Alle geplanten Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrasse ragen.	die Berücksichtigung der Richtfunkverbindung gefordert wird.
		Telefónica Germany bittet um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen s.o. festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher ein horizontaler Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-15 m eingehalten werden.	Telefónica Germany hat eine ähnliche Stellungnahme auch in der erneuten Behördenbeteiligung am 17.01.2019 abgegeben. Auf mehrfache Nachfrage hat Telefónica am 12.04.2019 mitgeteilt, dass ihre Belange doch nicht betroffen sind. Telefónica wurde über den Widerspruch in ihren Stellungnahmen informiert und um Richtigstellung gebeten. Am 13.01.2021 hat Telefónica ihre Stellungnahme aktualisiert.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
8a	Telefónica Germany Schreiben vom 13.01.2021 Eingegangen am 13.01.2021	Betrifft hier Richtfunk von Telefónica o2 Die Überprüfung Ihres Anliegens ergab, dass auch weiterhin keine Belange von Seiten der E-Plus Service GmbH zu erwarten sind. Zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigelegt zur E-Mail ein digitales Bild. Das Plangebiet ist im Bild mit dicken Linien Kreisen eingezeichnet. Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linien in Magenta und Rot haben für Sie keine Relevanz. Sollten sich noch Änderungen in der Planung / Planungsflächen ergeben, so würden wir Sie bitten uns die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann. <u>Anlage:</u> ▪ Luftbild	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange von Telefónica Germany nicht betroffen sind. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Auswertung und Ergebnis

von Anregungen

der von der Wiederholung der öffentlichen Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Vorbemerkung

Mit Schreiben vom 15.01.2021 wurden gemäß § 3 Abs. 2 BauGB die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden, über die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ benachrichtigt. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der Bekanntmachung – vom 28. Oktober 2020 [Amtsblatt für Berlin Nr. 46 vom 06. November 2020 Seite 5438] abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Er konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin („meinBerlin“) eingesehen werden.

Von den 65 benachrichtigten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden 11 Anregungen abgegeben.

Der Auswertung und Abwägung der einzelnen Anregungen wird eine Zusammenfassung vorangestellt.

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	11
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung V Tiefbau	11
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin Umwelt- und Naturschutzamt	13
Eisenbahn-Bundesamt	13
Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Ost	17
Berliner Feuerwehr Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz	25
Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR), GE Reinigung	26
IT-Dienstleistungszentrum Berlin	26
Telefónica Germany GmbH & Co. OHG	26
Vattenfall Wärme Berlin AG	27
Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH	28

A Zusammenfassung der Anregungen und der Auswertung des Fachbereichs Stadtplanung

Die eingegangenen Anregungen wurden ausgewertet und abgewogen.

In 7 der 11 abgegeben Stellungnahmen (die Stellungnahmen der Feuerwehr werden zusammen betrachtet) wird mitgeteilt, dass keine Bedenken und Anregungen zum Bebauungsplan bestehen. Dabei handelt es sich um folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange:

- Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung V Tiefbau
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin Umwelt- und Naturschutzamt
- Berliner Feuerwehr Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz
- Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR), GE Reinigung
- IT-Dienstleistungszentrum Berlin
- Telefónica Germany GmbH & Co. OHG

Folgende 4 Behörden und Träger öffentlicher Belange hatten Anmerkungen zum Bebauungsplan:

- Eisenbahn-Bundesamt
- Deutsche Bahn AG
- Vattenfall Wärme Berlin AG
- Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Eisenbahn-Bundesamt

Stellungnahme

Tragfähigkeit des bestehenden S-Bahntunnels

Mit Schreiben vom 28.02.2019 forderte das Eisenbahn-Bundesamt die Beteiligung der DB Netz AG an der weiteren Planung, damit diese prüfen, ob bzw. unter welchen Bedingungen, die oberhalb des Tunnelbauwerkes der Nord-Süd-S-Bahn geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang stehen könne. Diese Forderung des Eisenbahn-Bundesamtes hätte weiterhin Bestand.

Die vorliegende „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“, Stand 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH sei der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.

Verlegung der Rettungsplatzzufahrten – Erfordernis der Planfeststellung

Für die geplanten Änderungen an den Rettungsplatzzufahrten der Nord-Süd-Fernbahn sei eine planungsrechtliche Zulassung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich. Das wäre bereits in Anlage 2 der Begründung so dargestellt.

Keine weiteren Bedenken

Im Übrigen bestünden gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Bedenken.

Abwägung

Tragfähigkeit des bestehenden S-Bahntunnels

Der DB Netz AG wurde die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“ der WTM Engineers Berlin GmbH bereits zur Prüfung und Freigabe vorgelegt. Auf Grundlage des Gutachtens wurde am 14.05.2020 eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschlossen.

Darüber wurde das Eisenbahn-Bundesamt informiert. Am 14.04.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass eine ergänzende Bestätigung der DB Netz AG, dass ihr das WTM-Gutachten vorgelegen hat, nicht benötigt wird.

Verlegung der Rettungsplatzzufahrten – Erfordernis der Planfeststellung

In § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) wird insbesondere geregelt, dass Betriebsanlagen einer Eisenbahn nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn eine Planfeststellung oder Plangenehmigung vorliegen. Die Bestätigung, dass für die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten eine planungsrechtliche Zulassung gemäß § 18 Abs. 1 AEG durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich ist, wird zur Kenntnis genommen. Da im Plangebiet im Bestand keine planfestgestellten und zu verlegenden Rettungsplatzzufahrten liegen, sondern nur eine neue Rettungsplatzzufahrt, deren Trasse im Bebauungsplan gesichert wird, ist zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (noch) keine planungsrechtliche Zulassung erforderlich.

Keine weiteren Bedenken

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Eisenbahn-Bundesamt keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat.

Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost**Stellungnahme**Nachbarschaftliche Vereinbarung – Duldung sämtlicher Immissionen

Mit der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH (Bauherr) wäre im Rahmen der nachbarschaftlichen Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte vom 14.05.2020 vereinbart worden, dass sämtliche Immissionen aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der künftigen S-Bahn-Linie S21 von der Bauherrin geduldet werden. Die Bauherrin selbst würde alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Schalltechnische Untersuchung

Es würde prognostiziert werden, dass das Verkehrsaufkommen im ÖPNV weiter steigen wird, weshalb die schalltechnische Untersuchung auf Basis aktualisierter Prognosewerte der Zugzahlen fortgeschrieben werden sollte. Weiterhin sollten die Ergebnisse der Untersuchung bei der bautechnischen Konstruktion der Gebäude berücksichtigt werden.

Erschütterungen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Erschütterungen aus dem Betrieb der S21 sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bau der S21 wären zur Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab nicht untersucht wurden. Eine solche Untersuchung sollte spätestens im Baugenehmigungsverfahren vom Bauherrn durchgeführt werden.

Elektrische und magnetische Felder

Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder zum Bebauungsplan VI-140cab vom 12.04.2018 käme zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der S21 zuverlässig eingehalten werden. Die Deutsche Bahn Netz AG würde demnach bei der Gestaltung und Dimensionierung der elektrischen Anlagen der S21 das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV nicht berücksichtigen.

AbwägungNachbarschaftliche Vereinbarung – Duldung sämtlicher Immissionen

Es wird davon ausgegangen, dass die Inhalte aus der nachbarschaftlichen Vereinbarung in der Stellungnahme richtig wiedergegeben werden.

Schalltechnische Untersuchung

Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 28.05.2019 berücksichtigt die bei der Deutschen Bahn und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgefragten Prognosewerte der Zugzahlen für 2030. Darüber hinaus gehende Annahmen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 22.09.2021 vorliegt. Auch hier werden die Prognosewerte der Zugzahlen für 2030 verwendet.

Erschütterungen sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen

Der Hinweis zum Baugenehmigungsverfahren wird zur Kenntnis genommen.

Elektrische und magnetische Felder

Die „Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck“ vom 12.04.2018 kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der neu geplanten S-Bahnstrecke S 21 zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind.

Die Aussage der Deutsche Bahn Netz AG, das Minimierungsgebot nicht zu berücksichtigen, wird hier nicht bewertet. Das Minimierungsgebot ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens für die S21.

Deutsche Bahn Netz AG, Region Ost

Stellungnahme

3. Bauabschnitt der S21

Der 3. Bauabschnitt des DB-Projektes S21 läge im Plangebiet. Es wird daher um Beachtung des Schreibens der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost gebeten.

Nachbarschaftliche Vereinbarung

Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (Bauherrin) und der DB Netz AG wurde eine nachbarschaftliche Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte mit Stand vom 14.05.2020 abgeschlossen.

In diesem Vertrag wäre u.a. vereinbart worden, dass die Bauherrin sämtliche Immissionen (Schall, Erschütterungen, Staub, Funkenflug, sowie das Bestehen von Elektrofeldern) aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der Bestandsstrecken duldet. Weiterhin sei vereinbart, dass die Bauherrin selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen wird, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Lärm- und Erschütterungsbelastung

Es sei mit einer erheblichen Lärm- und Erschütterungsbelastung des Plangebietes durch Schienenverkehr auf angrenzenden Bahnflächen zu rechnen.

Es würden keine Kosten für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen übernommen werden. Es bestünden keine Ansprüche auf Lärm- und/ oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude.

Einhalten von Sicherheitsabständen

Bei Planungs- und Bauvorhaben Dritter in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen müssten zwingend Sicherheitsabstände eingehalten werden.

Rettungsplatzzufahrt

Die Freihaltung einer zusätzlichen Rettungsplatzzufahrt zum Rettungsplatz Süd wird zur Kenntnis genommen. Nach erfolgter Planfeststellung müsse die neue Rettungsplatzzufahrt im Bebauungsplan VI-140cab als Bahnanlage gewidmete Fläche festgesetzt werden.

Grundsätzlich seien die bestehenden Rettungswege und –plätze zu jeder Zeit, auch während der Baumaßnahmen, frei und befahrbar zu halten.

Erschütterungsgutachten

Das Erschütterungsgutachten sei mit den aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 zu überarbeiten. Diese sind bei der DB Netz AG abzufragen.

Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Die Deutsche Bahn sei im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erneut zu beteiligen.

Zustimmung der DB Netz AG

Unter Berücksichtigung der Anmerkungen stimmt das AIM Netz Berlin der DB Netz AG dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu.

Abwägung3. Bauabschnitt der S21

Anders als in der Stellungnahme dargestellt, verläuft die Trasse der S21 nicht durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Die Stellungnahme der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost ist Bestandteil der Abwägung.

Nachbarschaftliche Vereinbarung

Die Ausführungen zu den Inhalten der nachbarschaftlichen Vereinbarung werden zur Kenntnis genommen.

Lärm- und Erschütterungsbelastung

Zu den Themen Lärm und Erschütterungen wurden Fachgutachten erstellt, die der Deutschen Bahn Netz AG bekannt sind.

Die Ausführung zum Schall- und Erschütterungsschutz wird zur Kenntnis genommen. Die Kostenübernahme für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Einhalten von Sicherheitsabständen

Der allgemeine Hinweis zu Sicherheitsabständen wird zur Kenntnis genommen. Die von der Deutsche Bahn Netz AG geforderten Abstände der geplanten Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom S-Bahntunnel werden eingehalten.

Rettungsplatzzufahrt

Die Aussage der Deutsche Bahn Netz AG ist nicht richtig. Durch die Planfeststellung als übergeordnete Fachplanung wird die Rettungsplatzzufahrt planungsrechtlich festgestellt. Planfestgestellte Flächen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt, sondern gemäß § 9 Abs. 6 BauGB lediglich nachrichtlich übernommen, sofern die Planfeststellung vor Festsetzung des Bebauungsplans erfolgt. Der Hinweis zur uneingeschränkten Befahrbarkeit der Rettungswege und -plätze wird zur Kenntnis genommen.

Erschütterungsgutachten

Das Fachgutachten wurde unter Berücksichtigung der aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor.

Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren

Die Beteiligung der Deutschen Bahn im Baugenehmigungsverfahren ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Deutsche Bahn wird im Baugenehmigungsverfahren beteiligt.

Zustimmung der DB Netz AG

Die Zustimmung der DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ basiert auf § 11 der nachbarschaftlichen Vereinbarung:

„§11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab

Die DB stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab in der Fassung von Februar 2020 (Anlage 1.2) zu. Nach schriftlicher Aufforderung des Bauherrn wird die DB die Zustimmung gegenüber Dritten, insbesondere Behörden, in der erforderlichen Form wiederholen.“

Die Zustimmung der DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen.

Vattenfall Wärme Berlin AG**Stellungnahme**

Es befindet sich kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG im Plangebiet. Die Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 behalten ihre Gültigkeit.

Abwägung

Die Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 wurden geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Auswertung, Abwägung und Ergebnis der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB“ sowie der Tabelle „Auswertung und Ergebnis von Anregungen der von der Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“ und hat weiterhin Bestand.

Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH**Stellungnahme**Schutz von Telekommunikationsanlagen

Es befinden sich Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet. Diese Anlagen seien bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern. Sofern eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Anlagen erforderlich werden würde, sei ein Auftrag an Vodafone zu stellen.

Anlagen der Deutschen Bahn AG

Das angefragte Gebiet befinde sich auf Anlagen der Deutschen Bahn AG, die direkt beteiligt werden solle.

AbwägungSchutz von Telekommunikationsanlagen

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet liegen. Die ergänzenden Hinweise betreffen die konkretere Planung und werden an den Grundstückseigentümer weitergeleitet.

Anlagen der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG wurde ebenfalls im Verfahren beteiligt.

B Ergebnis

Fachgutachten

Folgende Fachgutachten wurden aktualisiert und ergänzt:

- Erschütterungsgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab ‚Urbane Mitte Süd‘ “ (Stand: 08.11.2021)

Planung / Festsetzungen

Der Bebauungsplanentwurf wird im Ergebnis dieser Abwägung weder geändert, noch ergänzt.

Begründung

In der Begründung werden die Ausführungen zu folgenden Themen redaktionell geändert und ergänzt:

- Erschütterung auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Zustimmung der DB Netz AG zur Planung
- (eingeschränkte) Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes zur Planung

Zusammengefasstes Ergebnis aus den Beteiligungsschritten / Änderung der Planung

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Wiederholung der Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.
- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.

- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):

- *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Die Texte der Anregungen in der folgenden Tabelle basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Anregungen stellt keine Wertung dar.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
1	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe Schreiben vom 18.01.2021 Eingegangen am 18.01.2021	Gegen die Planung bestehen keine Bedenken.	1.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe keine Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
11	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Abteilung V Tiefbau Schreiben vom 18.02.2021 Eingegangen am 18.02.2021	Es wurden folgende Fachbereiche der Abteilung V Tiefbau beteiligt und um Stellungnahme gebeten: V A B 1, V B A, V B B, V B C, V B D, V B F, V C A, V C B, V C C, V C D, V C E, V D und V E Von den Beteiligten V C B gab es Einwendungen oder Hinweise, diese sind als Anlage beigefügt. <u>Anlage</u> ▪ Stellungnahme von V C B vom 05.09.2019	11.1	-
	V C B Schreiben vom 05.09.2019	Aus Sicht des Infrastrukturbetreibers der Bahnanlagen Stiftung Deutsches Technikmuseums Berlin (SDTM) bestehen bei Berücksichtigung der nachfolgenden Auflagen keine Einwände gegen den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“.	11.2	Es handelt sich um eine Stellungnahme, die zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ abgegeben wurde.
		Zum Sachverhalt: Die Bahnanlage führt vom Deutschen Technikmuseum durch den Ostpark über eine der Yorckbrücken durch den Flaschenhalspark hin zu den Depothallen an der Monumentenstraße. Die Anlage wird durch	11.3	Die Bahnanlage (Museumsbahn) verläuft außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. In diesem Bereich werden von daher keine Festsetzun-

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		die Stiftung Deutsches Technikmuseum ganzjährig für Pendelfahrten mit Besuchern des Museums genutzt. Als Infrastrukturbetreiber und verantwortlicher Fachbereich für die Instandhaltung der Museumsbahn erteile ich folgende Auflage, die bei kommenden Ausgleichspflanzungen zu beachten und einzuhalten ist. Die einschlägigen RIL Vorschriften der DB AG, insbesondere die RIL 882 "Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle an Bahnanlagen" sind einzuhalten. Dies bedeutet auch, dass die Gleise, deren Seitenräume und das Lichtraumprofil dauerhaft und generell freizuhalten sind und nicht bepflanzt werden dürfen. Bei Neuanpflanzungen sind folgende Pflanzabstände zur bestehenden Bahnanlage zu berücksichtigen: Bei Anpflanzungen von Büschen ist von der Außenkante Schiene ein Abstand von 7.30 m einzuhalten. Das entspricht 8,00 m von der Gleisachse. Bei Anpflanzungen von Bäumen ist von der Außenkante Schiene ein Abstand von 11.30 m einzuhalten. Das entspricht 12,00 m von der Gleisachse. In der Anlage ist ein Auszug aus dem Modul 882.0332 beigelegt.		gen getroffen. Hier sind auch keine planexternen Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V C B erteilten Auflagen sind von daher für den Bebauungsplan gegenstandslos.
		Abschließend bittet V C B zu berücksichtigen, dass etwaiger erhöhter Aufwand für die Unterhaltung der Bahnanlagen (infolge der Neuanlage von Vegetationsflächen) zu vermeiden bzw. die Finanzierung der daraus resultierenden Unterhaltungsmehrkosten sicherzustellen ist. <u>Anlagen</u>	11.4	Es sind keine Auswirkungen auf die Bahnanlage (Museumsbahn) in Bezug auf einen erhöhten Unterhaltungsaufwand erkennbar. Fazit: Planung / Festsetzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		▪ Lageplan Museumsbahn (05.09.2019) ▪ Lageplan Museumsbahn (30.11.2020)		▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
4	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 26.01.2021 Eingegangen am 26.01.2021	Eine erneute Stellungnahme durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin Abteilung Jugend, Umwelt, Gesundheit, Schule und Sport Umwelt- und Naturschutzamt ist in dieser Angelegenheit nicht nötig.	4.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Umwelt- und Naturschutzamt keine erneute Stellungnahme abgibt. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
10	Eisenbahn-Bundesamt Schreiben vom 17.02.2021 Eingegangen am 17.02.2021	Gegenstand des Gesamtprojektes "Urbane Mitte" ist die Errichtung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter auf der Ostseite der viergleisigen Nord-Süd-Fernbahn Hauptbahnhof (unten) – Potsdamer Platz – Südkreuz (Strecken Nr. 6134 und 6171) etwa in Bahn-km 5,1 – 5,5. Der diesbezügliche Bebauungsplan-Entwurf VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde mit Beschluss des Bezirksamtes vom 14.06.2018 in den Bebauungsplan-Entwurf VI-140caa „Urbane Mitte Nord“, umfassend das Gebiet südlich der Luckenwalder Straße einschließlich des U-Bahnhofes Gleisdreieck westlich des ehemaligen Postbahnhofes einschließlich des Rettungsplatzes Süd der Nord-Süd-Fernbahn, und in den hier gegenständlichen Bebauungsplan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, umfassend das Gebiet östlich des v.g. Rettungsplatzes und südlich der Packhalle des ehemaligen Postbahnhofes Luckenwalder Straße einschließlich einer Zufahrt von der Trebbiner Straße, geteilt.	4.2	-

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Das Plangebiet VI-140cab überschneidet sich in zwei Teilbereichen mit der Trasse der unterirdischen Nord-süd-S-Bahn Nordbahnhof – Anhalter Bahnhof – Yorckstraße (Strecken Nr. 6032 und 6034). Die Überschneidungsbereiche befinden sich etwa in Bahn-km 5,2 am südlichen Ende der Trebbiner Straße und etwa in Bahn-km 5,4 auf der Südseite der Packhalle des ehemaligen Postbahnhofes. Den größten Teil des Plangebietes ohne die v.g. Überschneidungsbereiche hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Bescheid vom 09.07.2008, Gz. 51132 (Paw/189, gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) von Bahnbetriebszwecken freigestellt.	4.3	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.
		Zur Verkehrserschließung des geplanten Stadtquartiers sieht der vorliegende Bebauungsplan-Entwurf eine Zufahrt von der Trebbiner Straße über eine private Verkehrsfläche vor. Diese Straße und deren Verlängerung am nördlichen Rand des geplanten Kerngebietes soll künftig auch als neue Zufahrt zum benachbarten Rettungsplatz Süd der Nord-Süd-Fernbahn dienen. Grund dafür ist, dass mit dem Bebauungsplan VI-140caa die vorhandene, von der Ecke Schöneberger / Luckenwalder Straße parallel zur U-Bahntrasse nach Süden führende Rettungszufahrt in der Breite reduziert und verschoben werden soll. Des Weiteren soll die bisher vom Rettungsplatz Mitte der Nord-Süd-Fernbahn auf Höhe Luckenwalder Straße unmittelbar östlich entlang der Bahntrasse nach Süden führende Rettungszufahrt entfallen. Letzteres stellt eine Änderung gegenüber demjenigen Planungsstand dar, den Sie mir mit Schreiben vom 07.12.2018 bzw. 24.01.2019, Gz: Stapl, übersandt hatten und zu dem ich mit Schreiben vom 28.02.2019, Gz. 51132-511pt/037-2312#025, Stellung genommen habe.	4.4	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Für die Überschneidungsbereiche der neuen Rettungszufahrt von der Trebbiner Straße mit der Trasse der unterirdischen Nordsüd-S-Bahn liegt nunmehr eine "Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2", Stand 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH vor, in der die grundsätzliche Überfahrbarkalt des S-Bahn-Tunnels durch Feuerwehrfahrzeuge aus statischer Sicht festgestellt wird.		
		Die v.g. Eisenbahnbetriebsanlagen werden durch das bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG betrieben und unterfallen gemäß § 5 Abs. 1a Nr. 1 a) Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i.V.m. § 3 Abs. 1 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) der Aufsichts- und Genehmigungszuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes. Dieses prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die vorgelegte Planung die Aufgaben nach § 3 BEVVG berührt. Zu dem vorliegenden Planungsstand wird wie folgt Stellung genommen:	4.5	Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.
		Mit Schreiben vom 28.02.2019 hatte das Eisenbahn-Bundesamt gefordert, dass die DB Netz AG bei der weiteren Planung zu. beteiligen ist und dass von dieser geprüft wird, ob bzw. unter welchen Bedingungen die oberhalb des Tunnelbauwerkes der Nordsüd-S-Bahn geplante Straßenverkehrsnutzung mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage in Einklang sieht. Diese Forderung wird aufrecht erhalten. Die vorliegende „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“,	4.6	Die „Stellungnahme zur Tragfähigkeit der bestehenden Tunnel-Anlage der Nord-Süd-S-Bahn im Bereich des BV Urbane Mitte, Revision 2“, Stand, 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH ist der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorgelegt worden. Vertretende der DB haben sich das Gutachten außerdem von WTM Engineers Berlin GmbH erläutern lassen. Auf Grundlage dieses Gutachtens wurde am 07.05.2020 / 14.05.2020 eine nachbarschaftliche Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG und der DB Netz AG, vertreten durch den Regionalbereich Ost, zum Baugrundstück Süd (also zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Stand, 30.04.2020, der WTM Engineers Berlin GmbH ist der DB Netz AG zur Prüfung und Freigabe vorzulegen.		Mitte Süd“) geschlossen. Das WTM-Gutachten ist Anlage zu diesem Vertrag. In § 1 Abs. 4 des Vertrages heißt es: "Im Bereich der Flurstücke 3501 und 3412 des Baugrundstücks Süd befindet sich Eisenbahninfrastruktur der DB. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um die Nord-Süd-S-Bahn und die für ihren Betrieb notwendigen weiteren Betriebsanlagen. Der Berliner Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel wurde im betreffenden Abschnitt im Jahr 1939 errichtet. Die Baufelder 6 und 7 des Bauherren befinden sich im Abschnitt südlich des Bahnhofes Anhalterbahnhof. In diesem Bereich verzweigen sich die Wannseebahn (Strecke 6032) und die Anhalter Vorortbahn (Strecke 6034). Der Tunnel umfasst hier vier Streckengleise. Besonders zu erwähnen ist, dass im Bereich der Baufelder 6 und 7 des Bauherren die Verzweigung der beiden genannten Strecken im Tunnel höhenfrei, mittels eines Rampenbauwerkes erfolgt. Die Parteien gehen aufgrund der Einschätzung des Sachverständigen Dr. Hans Scholz (WTM Engineers Berlin GmbH) vom 04.05.2020 (Anlage 1.4), davon aus, dass die innerhalb des Plangebietes des Bebauungsplan VI-140cab oberhalb des Tunnelbauwerkes geplante Straßenverkehrsnutzung (auch in ihrer Erschießungsfunktion) mit den Belangen der Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bahnanlage im Einklang steht." Über diesen Sachverhalt wurde das Eisenbahn-Bundesamt am 12.04.21 schriftlich informiert. Gleichzeitig wurde angefragt, ob eine ergänzende Bestätigung der DB benötigt wird, dass das WTM-Gutachten vorgelegen hat. Am 14.04.2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt, dass eine ergänzende Bestätigung der DB Netz AG, dass ihr das WTM-Gutachten vorgelegen hat, nicht benötigt wird.
		In der Anlage 2 der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfes wird zutreffend darauf hingewiesen, dass für die im Bebauungsplangebiet VI-140caa „Urbane	4.7	In § 18 AEG wird das Erfordernis der Planfeststellung geregelt.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Mitte Nord“ avisierten Änderungen an den Rettungszufahrten der Nord-Süd-Fernbahn eine planungsrechtliche Zulassung nach § 18 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich ist.		Die Bestätigung, dass für die Verlegung der Rettungsplatzzufahrten eine planungsrechtliche Zulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt erforderlich ist, wird zur Kenntnis genommen.
		Im Übrigen bestehen gegen die den Bebauungsplan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ seitens des Eisenbahn-Bundesamtes keine Bedenken.	4.8	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Eisenbahn-Bundesamt keine weiteren Einwendungen, Bedenken oder Anregungen zum Bebauungsplan hat. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Redaktionelle Ergänzung der (eingeschränkte) Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamts zur Planung
8.1	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Ost Schreiben vom 15.02.2021 Eingegangen am 16.02.2021	Zum Bebauungsplan liegen der Deutsche Bahn AG leider noch nicht alle erforderlichen Stellungnahmen vor. Daher kann noch keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden. Als Anlage übersendet die Deutsche Bahn AG ein Schreiben der DB Netz AG (I.NI-O-S-B3) vom 08.02.2021 zur Kenntnis und Beachtung. Wir erwarten die letzte Stellungnahme am 19.02.2021 und werden Sie verständigen, sobald uns alle erforderlichen Stellungnahmen der beteiligten Fachdienste vorliegen. <u>Anlage</u> Stellungnahme der DB Netz AG vom 08.02.2021	8.1.1	-

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost Schreiben vom 08.02.2021 Eingegangen am 16.02.2021	In der Nachbarschaftlichen Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte vom 14.05.2020 wurde zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (hier Bauherr genannt) und der DB Netz AG (hier DB genannt) vereinbart, dass der Bauherr sämtliche Immissionen aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der künftigen S-Bahn-Line S21 (hier S21 genannt) duldet. Weiterhin ist vereinbart, dass der Bauherr selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen wird, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird. Der Bauherr stellt die DB von sämtlichen Ansprüchen Dritter (wie z.B. Mieter) frei. Sämtliche Verpflichtungen dieser Vereinbarung werden auf mögliche Rechtsnachfolger der Vertragspartner übertragen.	8.1.2	Es wird davon ausgegangen, dass die Inhalte aus der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG hier richtig wiedergegeben werden.
		Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab vom 28.05.2019 (hier schalltechnische Untersuchung genannt) basiert auf Prognosewerten zu den Zugzahlen aus dem Jahre 2018 und weist dem Prognoseplanfall 2 (mit S21 und mit UMB) die höchsten Beurteilungspegel der Verkehrslärmbelastung an den geplanten Gebäuden der Urbanen Mitte Süd zu.	8.1.3	Die schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 28.05.2019 berücksichtigt die bei der DB und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgefragten Prognosewerte der Zugzahlen für 2030. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 22.09.2021 vorliegt. Auch hier werden die Prognosewerte der Zugzahlen für 2030 verwendet.
		Die Prognosewerte der Zugzahlen der S21 werden vom Land Berlin in den kommenden Jahren voraussichtlich weiter fortgeschrieben. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wird prognostiziert, dass das Verkehrsaufkommen im ÖPNV weiter steigen wird. Dementsprechend ist die schalltechnische Untersuchung auf Basis aktualisierter Prognosewerte der Zugzahlen fortzuschreiben und die Ergebnisse dieser Untersuchung	8.1.4	In der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan vom 22.09.2021 werden die aktuellen Prognosewerte verwendet. Darüber hinaus gehende Annahmen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. In der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG wurden in

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		bei der bautechnischen Konstruktion der Gebäude zu berücksichtigen.		§ 10 „Immission der Bestandsanlagen sowie baulicher Maßnahmen und künftiger Anlagen der DB“ Regelungen zur Berücksichtigung der Erschütterungen getroffen.
		Erschütterungen aus dem Betrieb der S21 sowie Lärm- und Erschütterungsimmissionen aus dem Bau der S21 wurden zur Festsetzung des Baubauungsplans VI-140cab nicht untersucht. Diese Untersuchungen sind vom Bauherrn spätestens zum Baugenehmigungsverfahren durchzuführen. Zur Einhaltung der Grenzwerte des BImSchG ist die Baukonstruktion der Gebäude der Urbanen Mitte Süd entsprechend auszuweisen.	8.1.5	Der Hinweis zum Baugenehmigungsverfahren wird zur Kenntnis genommen.
		Die Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder zum Bebauungsplan VI-140cab vom 12.04.2018 (hier Untersuchung EMV genannt) kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der S21 zuverlässig eingehalten werden.	8.1.6	-
		Auf Basis der Nachbarschaftlichen Vereinbarung duldet der Bauherr und seine Rechtsnachfolger sowie Nutzer der Gebäude sämtliche Immissionen aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der S21. Die DB wird demnach bei der Gestaltung und Dimensionierung der elektrischen Anlagen der S21 das Minimierungsgebot nach § 4 der 26. BImSchV nicht berücksichtigen. Der Bauherr hat bei der Gestaltung seiner Gebäude eine entsprechende Vorsorge hinsichtlich des ausreichenden Schutzes der Nutzer und der baulichen Anlagen sowie zur Einhaltung der Grenzwerte des BImSchG zu treffen.	8.1.7	Es wird davon ausgegangen, dass die Inhalte aus der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG hier richtig wiedergegeben werden. Die „Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder, Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ am Gleisdreieck“ vom 12.04.2018 kommt zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen der 26. BImSchV auch unter Berücksichtigung der neu geplanten S-Bahnstrecke S 21 zuverlässig eingehalten werden, so dass keine Festsetzungen bzw. keine Schutzmaßnahmen gegenüber den elektrischen und magnetischen Feldern erforderlich sind. Die Aussage der DB, das Minimierungsgebot nicht zu berücksichtigen, wird hier nicht bewertet. Das Minimierungsgebot ist Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens der S21.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die DB ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erneut zu beteiligen. Mit Übergabe der Bauantragsunterlagen sind die aktualisierten Schall- und Erschütterungstechnischen Untersuchungen sowie die aktualisierte Untersuchung elektrischer und magnetischer Felder vorzulegen. Zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte des BImSchG sind der DB die einschlägigen Nachweise inkl. u. A. der Bauteilnachweise der geplanten Bebauung der Urbanen Mitte Süd vorzulegen.	8.1.8	Die Beteiligung der DB im Baugenehmigungsverfahren ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
8.2	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Region Ost Schreiben vom 18.02.2021 Eingegangen am 18.02.2021	Zum Bebauungsplan liegen der Deutsche Bahn AG jetzt alle erforderlichen Stellungnahmen vor. In Ergänzung des Schreibens vom 15.02.2021 übersendet die Deutsche Bahn AG als Anlage ein Schreiben der DB Netz AG (I.NA-O-N-BLN-P MGÜ) vom 17.02.2021 zur Kenntnis und Beachtung. <u>Anlage</u> Stellungnahme der DB Netz AG vom 17.02.2021	8.2.1	-
	Deutsche Bahn Netz AG, Region Ost Schreiben vom 17.02.2021 Eingegangen am 18.02.2021	Der Bebauungsplan VI-140cab betrifft Anlagen der DB Netz AG. Betroffen sind der bestehende Nord-Süd-Fernbahntunnel (Strecke 6134 und 6171, Länge 3.453 m, Baujahr: 2006 – nachfolgend „Fernbahntunnel“ genannt) und der bestehende Nord-Süd-S-Bahntunnel (Strecke 6032, Länge 5.884 m, Baujahr: 1939 – nachfolgend „S-Bahntunnel“ genannt). Seitens des AIM Netz Berlin der DB Netz AG wurde hinsichtlich der Vereinbarkeit der Bestandsbauwerke mit dem Bebauungsplan VI-140cab geprüft. Folgende Punkte sind zu beachten:	8.2.2	-
		1. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind seitens der DB Netz AG folgende Planungen und Maßnahmen beabsichtigt:	8.2.3	Die Trasse der S21 verläuft durch das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und nicht durch das

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Der 3. Bauabschnitt des Projektes S21. Bitte beachten Sie die gesonderte Stellungnahme des Bereiches I.NI-O-S vom 08.02.2021.		Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die Stellungnahme der Deutsche Bahn Netz AG, Infrastrukturprojekte Ost vom 08.02.2021 ist Bestandteil der Abwägung.
		2. Zwischen der Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (hier Bauherr genannt) und der DB Netz AG (hier DB genannt) wurde eine Nachbarschaftliche Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der Urbanen Mitte mit Stand vom 14.05.2020 abgeschlossen.	8.2.4	Dem BA Friedrichshain-Kreuzberg ist bekannt, dass zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG eine nachbarschaftliche Vereinbarung zum Baugrundstück Süd der ‚Urbanen Mitte‘ abgeschlossen wurde.
		3. In diesem Vertrag wurde ebenfalls vereinbart, dass der Bauherr sämtliche Immissionen (Schall, Erschütterungen, Staub, Funkenflug, sowie das Bestehen von Elektrofeldern) aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung der Bestandsstrecken duldet. Weiterhin ist vereinbart, dass der Bauherr selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür treffen wird, dass seine geplante Bebauung durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird. Der Bauherr stellt die DB von sämtlichen Ansprüchen Dritter (wie z.B. Mieter) frei.	8.2.5	Die Ausführungen zur nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG werden zur Kenntnis genommen.
		4. Der Bauherr und die DB verpflichten sich jeweils gegenseitig, sämtliche Verpflichtungen aus diesem Vertrag auf ihre Rechtsnachfolger zu übertragen. Dies gilt auch für die Verpflichtung der Rechtsnachfolger, alle Verpflichtungen auf weitere Rechtsnachfolger zu übertragen. Der Bauherr und die DB haften jeweils gesamtschuldnerisch bis zum schriftlichen Nachweis, dass der jeweilige Rechtsnachfolger wirksam auf die Regelungen des Vertrages verpflichtet wurde. Auch diese Verpflichtung ist auf alle Rechtsnachfolger zu übertragen.	8.2.6	Die Ausführungen zur nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG werden zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		5. Die DB Netz AG weist darauf hin, dass die Fläche des Bebauungsplans VI-140cab an als Bahnfläche gewidmete Flächen grenzt. Aufgrund dieser Tatsache ist von einer erheblichen Lärm- und Erschütterungsbelastung des Planungsgebiets durch den Schienenverkehr zu rechnen.	8.2.7	Westlich des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und in zwei Teilabschnitten im Plangebiet verläuft der Nord-Süd-S-Bahntunnel. Diese Flächen stellen gewidmete Bahnflächen dar. Zu den Themen Lärm und Erschütterungen wurden Fachgutachten erstellt, die der DB Netz AG bekannt sind.
		6. Vorsorglich weisen wir ebenfalls darauf hin, dass keine Kosten für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen, um vor Emissionen der in der Nähe befindlichen Eisenbahnstrecken zu schützen, übernommen werden. Es bestehen keine Ansprüche auf Lärm und/ oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude.	8.2.8	Die Kostenübernahme für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		7. Bei Planungs- und Bauvorhaben Dritter in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist, zum Schutz der Baumaßnahmen und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend erforderlich.	8.2.9	Der allgemeine Hinweis zu Sicherheitsabständen wird zur Kenntnis genommen. Es werden keine konkreten Aussagen zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ getroffen, die bewertet werden könnten. Die von der DB geforderten Abstände der geplanten Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vom S-Bahntunnel werden eingehalten (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 143 ff.).
		8. Wir nehmen zur Kenntnis, dass im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab die Trasse für eine zusätzliche Rettungsplatzzufahrt zum Rettungsplatz Süd freigehalten wird. Eine Änderung der „Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich von Berlin“ über eine gesonderte Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrten ist erst für die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) Voraussetzung.	8.2.10	-
		Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass diese Festsetzung im Bebauungsplanverfahren VI-140caa	8.2.11	Es ist nicht richtig, dass die vorgesehene Planfeststellung der neuen Rettungsplatzzufahrt über die Privatstraße nach dem Planfeststellungsbeschluss ergänzend im Bebauungsplan VI-

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		dann wiederum erneut Auswirkungen auf den Bebauungsplan VI-140cab hat, da nach erfolgter Planfeststellung die neue Rettungsplatzzufahrt von der Trebbiner Str. als Bahnanlage gewidmete Fläche festgesetzt werden muss.		140cab „Urbane Mitte Süd“ als gewidmete Fläche dargestellt werden muss. Die Planfeststellung als übergeordnete Fachplanung ist für die Sicherung der Fläche ausreichend, insbesondere da sie in keinem Widerspruch zu den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ steht, sondern hier bereits berücksichtigt wird. Planfestgestellte Flächen werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt, sondern gemäß § 9 Abs. 6 BauGB lediglich nachrichtlich übernommen, sofern die Planfeststellung vor Festsetzung des Bebauungsplans erfolgt.
		9. Grundsätzlich sind die bestehenden Rettungswege und -plätze zu jeder Zeit, auch während der Baumaßnahmen, frei und befahrbar zu halten.	8.2.12	Der grundsätzliche Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen weder ein Rettungsplatz noch zurzeit ein Rettungsweg. Der geplante Rettungsweg zum Rettungsplatz Süd muss zunächst planungsrechtlich gesichert werden. Der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist als Anlage 2 ein „Konzept zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten der Deutschen Bahn“ angefügt, das die gesamte ‚Urbane Mitte‘ umfasst. Hier wird erläutert, wie die Erschließung der Rettungsplätze auch während der Bauphase gewährleistet werden soll. (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 326-327).
		10. Das Erschütterungsgutachten ist zu überarbeiten. Die Berücksichtigung der Fahrpläne (vgl. Quellenangabe [U 15] auf Seite 11 des Gutachtens vom 02.12.2016) ist nicht ausreichend, da auch Leerfahrten auf den Anlagen der DB Netz AG verkehren, die nicht in den Fahrplänen veröffentlicht werden. Daher fordern wir das Erschütterungsgutachten mit den aktuellen Betriebsprognosezahlen von 2030 zu überarbeiten. Diese sind bei der DB Netz AG abzufragen. Die entsprechenden Strecken sind die S-Bahnstrecken 6032, 6034 und die Fernbahnstrecken 6134 und 6171.	8.2.13	Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vor. Für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurde ebenfalls ein entsprechendes Gutachten erstellt. Die Betriebsprognosezahlen von 2030 wurden dabei berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		11. Die DB ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens erneut zu beteiligen.	8.2.14	Die Beteiligung der DB im Baugenehmigungsverfahren ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die DB wird im Baugenehmigungsverfahren beteiligt.
		Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte stimmt das AIM Netz Berlin der DB Netz AG dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu.	8.2.15	Die Zustimmung der DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ basiert auf § 11 der nachbarschaftlichen Vereinbarung zwischen der Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft und der DB Netz AG zum Baugrundstück Süd: <i>„§11 Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab</i> <i>Die DB stimmt mit Vertragsschluss dem Bebauungsplan VI-140cab in der Fassung von Februar 2020 (Anlage 1.2) zu. Nach schriftlicher Aufforderung des Bauherrn wird die DB die Zustimmung gegenüber Dritten, insbesondere Behörden, in der erforderlichen Form wiederholen.“</i> Die Zustimmung der DB Netz AG zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen. Fazit: Fachgutachten ▪ Aktualisierung des Erschütterungsgutachtens • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd““ (Stand: 08.11.2021) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zu folgenden Themen: ▪ Erschütterung auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Zustimmung der DB Netz AG zur Planung
2.1	Berliner Feuerwehr Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz Schreiben vom 20.01.2021 Eingegangen am 20.01.2021	Sie haben eine Anfrage an die IT-Abteilung der Berliner Feuerwehr gesendet, bei der wir jedoch keine Zuständigkeit erkennen können. Mit dieser Bestätigung haben wir Ihre Anfrage an unseren Fachbereich Vorbeugender Brandschutz weitergereicht.	2.1.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Anfrage an den Fachbereich Vorbeugender Brandschutz weitergereicht wurde.
2.2	Schreiben vom 20.01.2021 Eingegangen am 20.01.2021	Das von Ihnen eingereichte Stellungnahmeersuchen ist beim Vorbeugenden Brandschutz der Direktion Süd der Berliner Feuerwehr eingegangen und befindet sich in der Prüfung/ Bearbeitung.	2.2.1	-
2.3	Schreiben vom 26.01.2021 Eingegangen am 26.01.2021	Aus Sicht der Berliner Feuerwehr gibt es keine Ergänzungen zu der Stellungnahme mit dem Geschäftszeichen 20201116-1916 vom 12.12.2020. Die Stellungnahme ist weiterhin gültig.	2.3.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Feuerwehr, Fachbereich Vorbeugender Brandschutz der Direktion Süd, ihre Stellungnahme vom 12.12.2020 bestätigt. Diese Stellungnahme wurde geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Auswertung und Ergebnis von Anregungen der von der Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB“ und hat weiterhin Bestand. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
9	Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR), GE Reinigung Schreiben vom 15.02.2021 Eingegangen am 15.02.2021	Der Stellungnahme vom 28.01.2019 hat die BSR keine weiteren Anmerkungen hinzuzufügen.	9.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Berliner Stadtreinigungsbetriebe ihre Stellungnahme vom 28.01.2019 bestätigen. Diese Stellungnahme wurde geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Auswertung, Abwägung und Ergebnis der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB“ und hat weiterhin Bestand. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
3	IT-Dienstleistungszentrum Berlin Schreiben vom 25.01.2021 Eingegangen am 25.01.2021	Das IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ Berlin) ist, gemäß Berliner Straßengesetz, Sondernutzer öffentlichen Straßenlandes. Angrenzend zum o.a. Geltungsbereich befinden sich keine Kabelkanalanlagen (KKA) des ITDZ Berlin. Die Belange des ITDZ Berlin sind somit nicht betroffen.	3.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange des IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ Berlin) nicht betroffen sind. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
6	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG Schreiben vom 04.02.2021 Eingegangen am 04.02.2021	Die Überprüfung des Anliegens ergab, dass auch weiterhin keine Belange von Seiten der E-Plus Service GmbH zu erwarten sind. Zur besseren Visualisierung ist ein digitales Bild beigefügt. Das Plangebiet ist im Bild mit dicken Linien Kreisen eingezeichnet.	6.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange von Telefónica Germany nicht betroffen sind. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die farbigen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Das Plangebiet ist im Bild mit einer dicken roten Linie eingezeichnet. Die Linien in Magenta und Rot haben für den Bebauungsplan keine Relevanz. Sollten sich noch Änderungen in der Planung/ Planungsflächen ergeben, so wird darum gebeten, dass die geänderten Unterlagen zur Verfügung gestellt werden, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann. <u>Anlage</u> ▪ Lageplan mit Geltungsbereich und Richtfunkverbindungen der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG		Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen
5	Vattenfall Wärme Berlin AG Schreiben vom 29.01.2021 Eingegangen am 29.01.2021	Die Vattenfall Wärme Berlin AG hat den Bebauungsplan hinsichtlich ihrer Belange geprüft. In dem unmittelbar angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG vorhanden. Die Aussagen in den Stellungnahmen vom 21.01.2019 und 07.12.2020 behalten ihre Gültigkeit.	5.1	Die Stellungnahmen wurden geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Auswertung, Abwägung und Ergebnis der erneuten Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB“ sowie der Tabelle „Auswertung und Ergebnis von Anregungen der von der Auslegung benachrichtigten Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB“ und hat weiterhin Bestand. Die Grundstückseigentümerin, die Urbane Mitte Besitz S.à r.l., wurde darüber informiert, dass das Plangebiet zum Fernwärmeinteressengebiet der Vattenfall Wärme Berlin AG gehört. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Keine Änderungen oder Ergänzungen
	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH Schreiben vom 08.02.2021 Eingegangen am 08.02.2021	Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Es wird darauf hingewiesen, dass die Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, wird mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag an TDRA-O-Schwerin@vodafone.com benötigt, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Es wird darauf hingewiesen, dass dem Unternehmen ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach § 150 (1) BauGB zu erstatten sind. Es wird ebenfalls mitgeteilt, dass sich das angefragte Gebiet auf Anlagen der Deutschen Bahn AG befindet. Für eine Stellungnahme der Vodafone GmbH Anlagen wenden Sie sich bitte direkt an die Deutsche Bahn AG. Weiterführende Unterlagen: Kabelschutzanweisung Vodafone	7.1	Es wird zur Kenntnis genommen, dass Telekommunikationsanlagen von Vodafone im Plangebiet liegen. Die ergänzenden Hinweise betreffen die konkretere Planung und werden an die Grundstückseigentümerin, die Urbane Mitte Besitz S.à r.l., weitergereicht. Die Deutsche Bahn AG wurde ebenfalls im Verfahren beteiligt.

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		- Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland - Zeichenerklärung Vodafone - Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland		
		<u>Anlagen</u> - Bestandsplan Vodafone - Bestandsplan Vodafone Kabel Deutschland	7.2	Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen
	Schreiben vom 08.02.2021 Eingegangen am 08.02.2021	Eine Ausbauentscheidung trifft Vodafone nach internen Wirtschaftlichkeitskriterien. Dazu erfolgt eine Bewertung entsprechend Ihrer Anfrage zu einem Neubaugebiet. Bei Interesse setzen Sie sich bitte mit dem Team Neubaugebiete in Verbindung: Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH Neubaugebiete KMU Südwestpark 15 90449 Nürnberg Neubaugebiete.de@vodafone.com Bitte legen Sie einen Erschließungsplan des Gebietes Ihrer Kostenanfrage bei. Weiterführende Unterlagen: - Kabelschutzanweisung Vodafone - Kabelschutzanweisung Vodafone Kabel Deutschland - Zeichenerklärung Vodafone	7.3	Die konkrete Erschließungsplanung mit Medien ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen

Lfd. Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Anregungen	Zeilen-Nr.	Auswertung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		▪ Zeichenerklärung Vodafone Kabel Deutschland		

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen

aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und
aus der Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil A Bürger*innen

- Stellungnahmen und Clusterung -

Vorbemerkung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen in der Tagespresse (Der Tagespiegel und Berliner Zeitung) über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans informiert. Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Ebenso ausgelegt wurden alle für das Planverfahren relevanten (insbesondere die in der Begründung aufgeführten) Gutachten. Der Bebauungsplanentwurf konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin (mein.Berlin) eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 106 Stellungnahmen abgegeben. Beteiligt haben sich Bürger*innen, private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und ein Nachbar.

Die Stellungnahmen der Bürger: innen werden in Teil A geprüft und abgewogen (101 Stellungnahmen), die Stellungnahmen der privaten Organisationen sowie eines Nachbarn werden in Teil B geprüft und abgewogen (5 Stellungnahmen).

Vorbemerkung zur Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen in der Tagespresse (Der Tagespiegel und Berliner Zeitung) über die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans informiert. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der Bekanntmachung – Stapl 102 – vom 28. Oktober 2020 [Amtsblatt für Berlin Nr. 46 vom 06. November 2020 Seite 5438] abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Er konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin (mein.Berlin) eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 481 Stellungnahmen abgegeben. Beteiligt haben sich Bürger: innen, private Organisationen (wie Naturschutzverbände / BI / Aktionsgemeinschaften / Vereine) und ein Nachbar.

Die Stellungnahmen der Bürger: innen werden in Teil A geprüft und abgewogen (476 Stellungnahmen), die Stellungnahmen der privaten Organisationen sowie eines Nachbarn werden in Teil B geprüft und abgewogen (5 Stellungnahmen).

Abwägung

Die Abwägung der Stellungnahmen gliedert sich in zwei Kapitel.

In Kapitel „I Stellungnahmen und Clusterung“ werden die eingegangenen Stellungnahmen der Bürger: innen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit und der direkt angeschlossenen Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit in einer Abwägungs-/ Clustertabelle zusammengeführt. Aus Datenschutzgründen werden in dieser Tabelle die Namen der Bürger: innen durch eine fortlaufende Nummerierung ersetzt. Die Stellungnahmen werden weitestgehend im Original wiedergegeben.

Jeder Stellungnahme werden im ersten Schritt der Abwägung als Ergebnis einer inhaltlichen Prüfung und Bewertung thematische Cluster (bestehend aus einer Nummer und einer kurzen Bezeichnung des Inhalts) zugeordnet. Der Inhalt der Cluster wird in Kapitel „II Prüfung, Abwägung und Ergebnis“ ausgeführt.

Kapitel „II Prüfung, Abwägung und Ergebnis“ erfolgt für jedes thematische Cluster eine Zusammenfassung der jeweiligen Anmerkungen aus den Stellungnahmen sowie die Prüfung und Abwägung der Inhalte und eine Darstellung des Ergebnisses.

Die Verknüpfung der beiden Kapitel erfolgt über die Clusternamen, insbesondere über die Nummern der Cluster.

I. Stellungnahmen

I.	Stellungnahmen	4
1		23
2		24
3		25
4		25
5		26
6		26
6.1		26
6.2		26
6.3		27
6.4		29
6.5		32
6.6		33
7		36
8		36
9		39
10		40
11		40
12		40
13		41
14		42
15		42
16		43
17		45
18		46
19		47
20		47
21		47
22		48
23		48

24	49
25	49
26	50
27	53
28	55
29	56
30	57
31	58
32	59
33	60
34	60
35	61
36	63
37	63
38	64
39	65
40	66
41	67
42	67
43	69
43.1	69
43.2	69
43.3	70
43.4	70
44	71
45	71
46	72
47	73
48	74
49	75
50	76
51	79

52	80
53	81
54	82
55	82
57	83
58	84
59	86
60	86
61	87
62	91
63	92
64	92
65	93
66	96
67	99
68	102
69	105
70	108
72	111
73	112
74	115
75	115
77	118
78	121
80	122
81	124
82	124
83	126
85	128
87	130
88	133
=88a	133

89	135
90	138
91	139
91a	139
91b	139
92	139
93	140
94	140
95	141
96	141
97	141
98	142
99	142
100	142
101	143
103	143
104	145
106	146
107	147
108	147
109	147
110	148
111	148
112	148
113	149
114	149
115	150
116	150
117	151
118	151
119	151
120	152

121	152
122	152
123	153
124	154
125.1	155
125.2	155
126	155
127	156
128	157
129	157
130	158
131	158
132	159
133	161
134	161
135	161
136	162
137	163
138	164
139	165
140	165
141	166
142	167
143	168
144	168
145	169
146	169
147	171
148	171
149	171
150	171
151	172

152	173
153	174
154	174
155	175
156	175
157	176
158	177
159	177
160	178
161	179
162	180
163	180
164	180
165	181
166	181
167	181
168	181
169	181
170	182
171	182
172	182
173	182
174	183
175	183
176	184
177	184
178	184
179	185
180	185
181	186
182	186
183	186

184	186
185.1	190
185.2	191
186	192
187	192
188	194
189	194
190	196
191	196
192	197
193	198
194	198
195	198
196	198
197	199
198	199
199	201
200	202
201	204
202	204
203	205
204	205
205	206
206	206
207	207
208	207
209	207
210	208
211	208
211.1	210
211.2	211
212	212

213	213
214	213
215	215
216	215
217	215
218	216
219	216
220	217
221	217
222	217
223	217
224	223
225	223
226	223
227	224
228	224
229	224
230	224
231	225
232	227
233	227
234	228
235	228
236	229
237	229
238	234
239	235
240	235
241	235
243	246
244	247
245	247

246	248
247	249
248	249
249	250
250	252
251	253
252	253
253	254
254	255
255	256
256	257
257	257
258	257
259	258
260	259
261	259
262	259
263	260
264	261
265	262
267	262
268	263
269	263
270	263
271	263
272	264
273	265
274	266
275	266
276	268
277	268
278	268

279	269
280	270
281	271
282	271
283	271
284	272
285	273
286	273
287	273
288	274
289	275
290	275
291	276
292	277
293	277
294	278
295	278
296	278
297	280
298	281
299	281
300	282
301	282
302	283
303	283
304	285
305	285
306	285
307	287
308	288
309	288
310	289

311	290
312	290
313	290
314	290
315	291
316	291
317	291
318	292
319	292
320	293
321	293
322	294
323	294
324	294
325	294
326	295
327	296
328	296
329	296
330	297
331	297
332	298
333	299
334	299
335	300
336	302
337	303
338	305
339	305
340	305
341	306
342	307

343	307
344	308
345	308
346	311
347	313
348	313
349	314
350	314
351	315
352	315
353	317
354	320
355	320
356	320
357	321
358	321
359	321
360	322
361	322
362	322
363	323
364	323
365	324
366	324
367	325
368	325
369	326
370	326
371	327
372	327
373	329
374	329

375	329
376	330
377	332
378	332
379	333
380	333
381	333
382	334
383	334
384	335
385	335
386	335
387	336
388	336
389	336
390	337
391	337
392	337
393	337
394	338
395	339
396	339
397	340
398	340
399	340
400	341
401	341
402	342
403	342
404	342
405	342
406	343

407	344
408	344
409	344
410	345
411	346
412	347
413	347
414	348
415	349
416	349
417	350
418	350
419	350
420	352
421	352
422	354
423	354
424	354
425	355
426	355
427	355
428	356
429	356
430	356
431	359
432	359
433	360
434	360
435	360
436	361
437	361
438	362

439	362
440	363
441	363
442	364
443	365
444	365
445	366
446	366
447	367
448	367
449	368
450	368
451	369
452	369
452.1	370
452.2	371
452.3	371
453	373
454	374
455	375
456	375
457	376
458	376
459	376
460	377
461	377
462	378
464	378
465	380
466	381
467	382
468	390

469	392
470	392
471	393
472	402
473	402
474	402
475	402
476	403
477	403
478	404
479	404
480	405
481	406
482	406
483	407
484	413
485	413
486	414
487	415
487.1	417
488	420
489	422
490	423
491	423
492	423
493	423
494	426
495	426
496	426
497	427
498	427
499	428

500	428
501	428
503	429
504	430
505	430
506	430
507	430
508	431
509	431
510	432
511	433
512	434
513	434
514	434
515	434
516	435
517	435
518	436
519	436
520	437
521	437
522	438
523	439
524	447
525	449
526	449
527	451
528	451
536	452
529	452
530	453
531	453

532	453
533	454
534	454
535	454
537	456
538	456
539	458
540	459
541	459
542	460
543	460
547	461
544	462
545	463
546	463
548	463
549	464
550	465
551	466
552	466
553	467
554	469
555	472
556	472
557	473
558	474
559	475
560	477
561	477
562	478
563	478
564	481

565	482
566	483
567	483
568	484
569	485
570	487
572	487
574	488
575	488
576	488
577	489
578	491
579	492
580	495
581	496
582	497
583	497
584	498
585	499
586	499
587	501
II. Prüfung, Abwägung und Ergebnis	502

Die Texte der Stellungnahmen in der folgenden Tabelle basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
1	17.11.2020	1. Die tatsächliche Lage der anhand mit ERST-Koordinaten bezeichneten Punkte bleibt unklar. Damit erfüllt diese Festsetzung nicht die nach GG gebotene Normenklarheit der in Aussicht genommenen RVO.	1.1	C73_Planzeichnung
		2. Die Verletzung der nach GG gebotenen Normenklarheit gilt ebenso für die Festsetzung der OK DER Gebäudehöhen, da unklar bleibt, wie sich die tatsächlichen Höhen der Baukörper über Gelände darstellen.	1.2	C73_Planzeichnung
		3. Die geplanten Hochhäuser stellen ein Störfaktor im Stadtbild und insbesondere für das Landschaftsbild im Gleisdreieckpark dar.	1.3	C62_Ortsbild_Sichtachsen
		3.1 Die Erholungsfunktion wird grundlegend gemindert, die Aufenthaltsqualität - auch im weiteren Umfeld – wird nachhaltig gestört.	1.4	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		3.2 Die Verschattung des Westparks verstärkt die Störung zusätzlich.	1.5	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		4. Für die geplante Erschließungsstraße muss bei 1.100 Rad-Fahrten/Tag laut Verkehrsprognose das Mobilitätsgesetz Anwendung finden. Demnach ist in der Erschließungsstraße eine geschützte Radweganbindung mit den gebotenen Querschnitten vorzusehen. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche muss daher zwingend Gegenstand der Festsetzungen werden.	1.6	C35_gesicherte_Erschließung C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb
		5. Als äußere Erschließung für Radfahrer und Fußgänger ist bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen die Überbrückung des Landwehrkanals einschl. der uferbegleitenden Straßen geboten. Die anteilige Finanzierung zu Lasten des Investors muss daher Gegenstand des Städtebaulichen Vertrages werden.	1.7	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		6. Die Festsetzung einer Privatstraße wird den Anforderungen der Gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB gerade im Hinblick auf den gewaltigen Nutzungsumfang nicht annähernd gerecht (siehe einschlägige Rechtsprechung) - bei dem Vorhaben handelt es sich ja nicht um Einfamilienhaus.	1.8	C35_gesicherte_Erschließung
		7. Zudem müssen für die Privatstraße – soweit an einer Privatstraße festgehalten werden sollte - i.S. der Gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB insbesondere die auch baulichen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten gewährleistet sein. Dies scheint gegenwärtig im Städtebaulichen Vertrag nicht der Fall zu sein und muss demnach im Städtebaulichen Vertrag ergänzt werden. 7.2 Per Städtebaulichen Vertrag ist zur Sicherung der erforderlichen Kostenbeiträge für bauliche Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten die Einräumung einer dinglich gesicherten Reallast	1.9	C56_Städtebaulicher_Vertrag

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		zu Gunsten eines Rechtsträgers erforderlich, der gewährleistet, dass die Umsetzung der Pflichten zuverlässig erfüllt werden. 7.3. Alternativ kann sich der Bezirk per Städtebaulichen Vertrag einen abgezinsten Betrag für Dauer von mindestens 50 Jahren für die Übernahme der baulichen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sichern.		
		8. Im Bebauungsplanentwurf soll die potenzielle Realteilung zwischen MK 6/7 angedacht sein. Dabei soll die Erschließung der hinteren Trennfläche laut Begründung über die Tiefgarage (!?!) erfolgen. Das erscheint vor dem Hintergrund der summa summarum o.g. Ausführungen in rechtlicher i.S. § 30 BauGB und in tatsächlicher Hinsicht völlig abwegig. Demnach müsste die Tiefgarage alle Anforderungen einer öffentlichen Straße insbesondere auch für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge im Hinblick auf Radian, lichte Höhen und Querschnitte erfüllen. Darauf geht der B-Planentwurf in keiner Weise ein.	1.10	C46_Realteilung
		9. Das Grundstück des Deutschen Technikmuseum erfährt durch die Verkürzung der Abstandsflächen zu seinen Lasten einseitig eine erhebliche Wertminderung. Denn ein Vorhaben könnte im Falle einer möglichen Entwicklung des Museumsgrundstückes eine vergleichbare Abstandsflächenverkürzung zu seinen Gunsten nicht mehr für sich beanspruchen. Der Verzicht auf einen entsprechenden Wertausgleich zum Schades des Landes Berlin dürfte den Tatbestand der strafrechtlich relevanten Haushaltsuntreue darstellen. Eine Strafanzeige behalte ich mir daher ausdrücklich vor.	1.11	C51_Abstandsflächen
2	30.11.2020	Der Bebauungsplan sollte dringend überarbeitet werden.	2.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Der Park ist sowieso schon total übernutzt.	2.2	C67_Park_Übernutzung
		Die hohen Häuser schränken zusätzlich den Blick ein, speichern Wärme, verschatten und verstärken das Gefühl von Enge. Die angrenzenden Neubauten des Gleisdreieckparks sind alle niedriger gehalten. Dies sollte an allen Stellen so bleiben.	2.3	C64_Park_optische_Einengung C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C50_Gebäudehöhen
		Außerdem sollten Lehren aus der bisherigen Bebauung gezogen werden. Diese speichert in den Extremsommern der letzten Jahre viel zu viel Hitze. Deutlich mehr Begrünung an Fassade, Dach und Umgebung ist nötig.	2.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen C55_Anpflanzungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Gerade auch, weil die Häuser den Park weiter verkleinern.	2.5	C63_Park_Erhalt
		Weniger dichte Bebauung, mehr Mehrwert für die Bewohner*innen gerade der alten umliegenden Kieze durch festgeschriebene kostenlose Sportmöglichkeiten und mietengedeckelte Anteile für gemeinnützige, kulturelle, soloselbstständige u.ä. Gewerbe.	2.6	C48_GF/GFZ-Höhe C09_Mehrwert
3	30.11.2020	Die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius wird schon ohne das Projekt "Urbane Mitte" unter den Wert für wohnungs- und siedlungsnahen Parkanlagen von 13 qm/Einwohner fallen (siehe Gutachten: 36.000 Einwohner/45,8ha = 12,7). Es wird im Gutachten von 2650 Beschäftigten im Projekt "Urbane Mitte" ausgegangen. Das Projekt wird auf der Webseite mit 3000 Arbeitnehmern beworben. Selbst wenn man nun die streitbaren Annahmen des Gutachtens annimmt, dass 36% der Personen allein aufgrund ihres Alters den Park nie nutzen, ergeben sich 1692 (Gutachten) bis 1915 zusätzliche Parknutzer. Die Zahl der zusätzlichen Parknutzer wird nun pauschal um ein Drittel reduziert. Diese 33% werden aus 15% Homeoffice, 5% Dienstreisen und 13% Urlaub aufaddiert. Für das Homeoffice lassen sich aus den gegebenen Zahlen aber nur 3% ableiten (15% wären nur wahr, wenn alle, die mindestens einen Tag Homeoffice machen dauerhaft im Homeoffice sind und nie ins Büro kämen). Die Dienstreisezeiten sind auch zu hoch angegeben. Eine Verdopplung der berechneten Dienstreisequote von 2,25% aufgrund der Tatsache, dass nicht jeder eine Dienstreise durchführt, ergibt keinen Sinn, da die Dienstreisen ja schon durchschnittlich auf alle Beschäftigten berechnet wurden. Trotzdem kann die Zahl erhöht werden, da Dienstreisen im Durchschnitt länger als ein Tag sind (laut Geschäftsreisebericht des Verbands Deutsches Reisemanagement 1,8 Tage). Ergibt 4% Nichtanwesenheit durch Dienstreisen. Korrekt sind die 13% Urlaubsabwesenheit berechnet. Insgesamt ergibt sich also eine Abwesenheit von 20%. Es ergibt sich also eine Zahl von täglich 1353 bis 1532 zusätzlichen Parknutzern. Diese reduzieren die Grünflächenausstattung von 12,7 weiter auf 12,2. Real liegt dieser Wert eher noch tiefer, da der Park am Gleisdreieck durch seine gute Anbindung an den U-Bahnhof Gleisdreieck auch über den 1000-m-Radius hohe Anziehung erfährt.	3.1	C67_Park_Übernutzung
		Auf der Fläche sollten also weitere Grünflächen geschaffen werden.	3.2	C33_alternatives_Konzept
4	13.12.2020	1.) Durch die Corona-Epidemie ist das Thema dezentrales Arbeiten mit einer Mischung aus Büro- und Homeoffice stark in den Vordergrund gerückt. Es gibt Diskussionen, dass der bisher prognostizierte Bedarf an Büroflächen nicht mehr der Wirklichkeit entspricht. Warum beziehen sich die Planungen für die Urbane Mitte noch immer auf reine Büronutzung? Das müsste meines Erachtens geändert werden.	4.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		2.) Eine Pflicht Solaranlagen auf Neubauten anzubringen wird voraussichtlich ab dem Jahr 2023 in Berlin gelten. Mit dem Bau bzw. dem Abschluss der Urbanen Mitte ich vorher nicht zu rechnen. Ich fordere, dass bereits jetzt Solaranlagen mit eingeplant werden. Bitte erläutern Sie, warum das bisher nicht geschehen ist.	4.2	C60_Solaranlagen
		3.) Die Begrünungspflicht wird in den Planungen nicht eingehalten. Gleichzeitig ergibt sich durch die Urbane Mitte eine unglaubliche Verdichtung hier in dem Gebiet, dass den Gleisdreieckpark als Ausgleichfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes bereits jetzt schon ad absurdum führt. Ich fordere, dass die Begrünungspflicht zumindest eingehalten, wenn nicht sogar in größerem Maße eingehalten wird. Bitte erläutern Sie, wie Sie dies gewährleisten werden.	4.3	C26_Gesamtentwicklung C55_Anpflanzung_Begrünung C30_Verdichtung C66_Park_Ausgleichsfläche
5	13.12.2020	Es gibt keinen Grund, hier (VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen. Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert!!!	5.1	C48_GF/GFZ-Höhe
6	13.12.2020	Die ETRS-Koordinaten auf der Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab sind nicht vollständig. Beispielsweise fehlt die Koordinate des südöstlichen Punktes des Baufeldes. Dies führt dazu, dass die Flächenberechnungen nicht nachvollziehbar sind.	6.1	C73_Planzeichnung
6.1	16.12.2020	In dem den Unterlagen zum Bebauungsplan beiliegenden Gutachten „Bewertung der Versickerungsfähigkeit Baugrund- und Gründungsgutachten“ der LANDPLUS GmbH vom 5.3.2016 wird das Bau- feld des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gar nicht untersucht. Da auch hier Eingriffe in den Boden geplant sind, insbesondere in die Versickerungsfähigkeit des Bodens, bitte ich um Erstellung eines entsprechenden Gutachtens.	6.1.1	C16_Versickerungsfähigkeit
6.2	16.12.2020	<u>Windkomfort</u> In der gutachterlichen Stellungnahme zum Windkomfort der GEO-NET Umweltconsulting GmbH vom Oktober 2018 für die Bebauungspläne VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) wurde ein 1800 m x 2800 m großer Bereich um den Geltungsbereich der Bebauungspläne Urbane Mitte Nord und Süd untersucht. In diesem Bereich sind seit den 1990er Jahren zahlreiche neue Bauten entstanden: Im Norden die Bauten des Potsdamer Platzes, westlich die Bauten an Dennewitz- und Flottwellstraße, im Süden der Baumarkt im Yorckdreieck und südöstlich die Bauten des Möckernkiezes. Bei der Modellierung der Windgeschwindigkeiten wurden diese Bauten nicht berücksichtigt. Die Studie geht aus vom Bebauungszustand Ende der 1980er Jahre. Dies wird deutlich in den grafischen Darstellungen der Studie.	6.2.1	C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dennoch kommt die Studie zum Ergebnis, dass in weiten Teilen des Westparks kein Windkomfort mehr gegeben sei. Es ist zu befürchten, dass eine Studie, die die realen Verhältnisse vor Ort berücksichtigt hätte, noch zu weit gravierenderen Ergebnissen gekommen wäre.		
6.3	16.12.2020	<u>Mehr Hitze, mehr Wind</u> <u>Die ökologischen Folgen der Hochhäuser am Gleisdreieck</u> Die negativen ökologischen Folgen der geplanten Bauten in der Urbanen Mitte werden gravierend sein – wenn sie so wie geplant gebaut werden. Dabei spielen zwei Faktoren eine besondere Rolle: die fast 100% Versiegelung des Bodens sowie die Geometrie der Gebäude. Beides zusammen sorgt für die Erwärmung der Lufttemperaturen um 2-3 Grad im Umfeld der Gebäude bei gleichzeitiger Erhöhung der Windgeschwindigkeiten und gleichzeitiger Reduzierung des Kaltluftvolumenstroms.	6.3.1	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Die verschiedenen Gutachten zum Bebauungsplan – bei aller Parteilichkeit und Unvollständigkeit - sind eine unfreiwillige Dokumentation der negativen Auswirkungen. Doch Konsequenzen werden aus den Erkenntnissen nicht gezogen. Stattdessen wird behauptet, die Umgebung sei für die negativen Folgen unempfindlich oder es gäbe keine nennenswerten Beeinträchtigungen. Paradox: einerseits wollen die Macher der Urbanen Mitte profitieren von den räumlichen, kulturhistorischen und ökologischen Qualitäten des Gleisdreiecks. Andererseits verbrauchen sie diese zugunsten ihrer Vorhaben.	6.3.2	C74_Fachgutachten C71_Abwägung_privat/öffentlich C81_Subjektiv
		<u>Versiegelung</u> Das Baugrundstück Urbane Mitte Süd soll zu fast 100% versiegelt werden. In der Begründung wird dargestellt, dass das Niederschlagswasser abgeleitet werden soll in die Mischwasserkanalisation oder nach Vorreinigung in den Landwehrkanal. Beides ist problematisch. Die Mischwasserkanalisation entlang des Landwehrkanals ist in den letzten Jahren bei Starkregen immer wieder übergelaufen, wodurch mehrfach Fischsterben im Landwehrkanal verursacht wurden.	6.3.3	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Durch die Ableitung des Niederschlagswassers anstelle von Versickerung und Verdunstung vor Ort wird es zu einer „lokalen Zunahme der Temperatur um 2-3°C“ im Umfeld des Geltungsbereichs des Bebauungsplans kommen, heißt es Seite 78 der Begründung. Angeblich sei dies unerheblich, da die benachbarten Flächen hierfür unempfindlich seien, wie der Fernradweg und die Eisenbahnstrecke.	6.3.4	C72_nur_VI-140cab C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Mit dieser Behauptung wird ignoriert, dass der Park am Gleisdreieck als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz konzipiert wurde. Als folgenreichster Eingriff durch die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz wurde in den 1990er Jahren der Eingriff in das Stadtklima ermittelt. Die damaligen Gutachter befürchteten, dass um den Tiergarten ein geschlossener Wärmering entsteht und so das Stadtklima der gesamten Innenstadt um 1-2 Grad im Jahresmittel steigen würde. Zur Kompensation forderten sie die Anlage einer naturnahen Parkanlage auf dem	6.3.5	C72_nur_VI-140cab C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Gleisdreieck sowie das Freihalten der vom Tiergarten über das Bahngelände bis zum südlichen Stadtrand verlaufenden Frischluftschneise von weiteren geometrischen Hindernissen. Die nun geplante Bebauung schiebt sich zwischen den grünen Außenbereich des Technikmuseums und den als ökologische Ausgleichsmaßnahme geschaffenen Park. Diese Flächen sind nicht unempfindlich, sondern sie wirken temperierend auf unser Stadtklima weit über den Park hinaus. Außer den erhöhten Temperaturen werden die Hochhäuser auch den Luftaustausch beeinflussen. In der Begründung zum Bebauungsplan auf Seite 78 heißt es; Im Nahbereich der geplanten Gebäude kommt es erwartungsgemäß zu den stärksten Reduktionen des bodennahen Windfelds um bis 0,2 m/s. Die Abnahmen bleiben im Wesentlichen auf das Plangebiet südlich der STATION Berlin begrenzt. Kleinräumig kommt es zu einem Anstieg der Strömungsgeschwindigkeiten, diese nehmen im Süden 0,2 m/s ein. Durch die Planung ergibt sich ein planbedingter Rückgang des Kaltluftvolumenstroms um bis zu 25 Prozentpunkte, im Bereich des Plangebietes und nördlich davon. Südöstlich ergibt sich eine kleinräumige Abnahme von 10 Prozentpunkten. Dies stellt aber keine nennenswerte Beeinträchtigung dar, da hier keine empfindlichen Nutzungen bestehen.		
		Die Abbildung auf Seite 20 der Studie zum Windkomfort der GEO-NET Umweltconsulting GmbH vom Oktober 2018 zeigt die roten Bereiche nicht südlich der STATION wie in der Begründung auf Seite 78 behauptet, sondern vor allem westlich der Hochhäuser. Das sind die Flächen, auf denen kein ausreichender Windkomfort mehr gegeben sein wird. Der rote Bereich liegt vor allem im Westpark außerhalb des Baugebietes Urbane Mitte. Auf Seite 24 der Studie zum Windkomfort heißt es: Auf einem kleineren Teil der Flächen (45 %) werden die Windkomfortkriterien nicht erfüllt. Dies liegt an der Anordnung und relativ großen Höhe der geplanten Gebäudestrukturen und ist als typisch für eine solche Bebauung anzusehen. Dabei betrachtet die Studie einen 1800 m x 2800 m großer Bereich um den Geltungsbereich der Bebauungspläne Urbane Mitte Nord und Süd. Schwarz ist die vorhandene Bebauung eingezeichnet.	6.3.6	C72_nur_VI-140cab C22_Windkomfort
		<u>Was fehlt?</u> Alle Bauten, die seit den 1990er Jahren entstanden sind: Potsdamer Platz im Norden, Flottwell- und Dennewitzstraße westlich, der Baumarkt im Yorckdreieck und der Möckernkiez südlich. Die Studie geht bei der Modellierung der durch die Hochhäuser der Urbanen Mitte veränderten Windgeschwindigkeiten aus vom Bebauungszustand Ende der 1980er Jahre! - und kommt dennoch zu diesen fatalen Ergebnissen.	6.3.7	C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen
		<u>Keine nennenswerte Beeinträchtigung? Keine empfindlichen Nutzungen betroffen?</u>	6.3.8	C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Eine ernsthafte Auseinandersetzung mit den ökologischen Folgen des Projekts findet nicht statt. Stattdessen immer wieder Verharmlosung der Folgen durch stereotype Wiederholungen der Worthülsen: - keine nennenswerte Beeinträchtigung - keine empfindlichen Nutzungen betroffen - die einzelnen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führen im Plangebiet nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken - es ist aber nicht von erheblichen Beeinträchtigungen durch den Bau auszugehen . . . Dazu noch schlecht gemachte Gutachten.		C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Die Bebauung sollte soweit reduziert werden, dass Versickerung und Verdunstung vor Ort weiter möglich bleibt auf natürliche Weise sowie durch technische Maßnahmen wie Rigolen.	6.3.9	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Zusätzlich könnte die Begrünung der Dächer hilfreich sein. Nicht nur 15%, sondern 100% der Dachflächen könnten als Gründächer gestaltet werden und so Regenwasser zurückhalten.	6.3.10	C55_Anplantungen_Begrünung
		Die Volumen und Höhen der Gebäude sollten soweit reduziert werden, dass die Radler nicht gegen erhöhte Windgeschwindigkeiten anstrampeln müssen und der Aufenthalt auf den Holzterrassen im Westpark angenehm bleibt.	6.3.11	C22_Windkomfort
6.4	16.12.2020	<u>Bitte die Baumasse auf das im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 vorgesehene Maß reduzieren</u> Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag übertrieben hoch festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nun 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1 – obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vorsieht. Die nun geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. <u>Wie kommt es dazu?</u> Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde für das Baufeld Urbane Mitte eine GFZ von 3,5 festgelegt. Bei der Berechnung der Bruttogeschossfläche sollte das Nettobauland zugrunde gelegt werden. An verschiedenen Stellen in der Begründung zum Bebauungsplan wird behauptet, es habe	6.4.1	C48_GF/GFZ-Höhe C47_Ermittlung_GFZ

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 2015 eine Einigung gegeben, dass als Nettobauland 80% der Gesamtfläche des Baufeldes angenommen werden solle. So heißt es auf Seite 109/110 der Begründung zum Bebauungsplan: " . . . Die Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140ca) wurde in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenSW) im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs für die ‚Urbane Mitte‘ pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag 2005) ermittelt . . . " Dass es eine solche Übereinkunft gegeben haben soll, ist höchst zweifelhaft.		
		Denn die gleiche Senatsverwaltung, mit der die angebliche Übereinkunft erzielt worden sein soll, sieht die geplanten Baumassen kritisch. Auf Seite 269 der Begründung wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15 zitiert: " . . . Die im Bebauungsplan-Vorentwurf zur Festsetzung vorgeschlagene GFZ von 3,5 wird unter Berücksichtigung des angestrebten städtebaulichen Konzepts angezweifelt, da in die Berechnung möglicherweise Flächen einbezogen worden wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen . . . "	6.4.2	C47_Ermittlung_GFZ
		Es sieht so aus, als würde der Vorhabenträger im Nachhinein Inhalte in den Vertragstext von 2005 hineindichten, die dort nicht stehen. Ein weiteres Beispiel für dieses Vorgehen findet sich auf Seite 243 der Begründung zum B-Plan. " . . . Speziell für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ ist im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen . . . " Der Text des städtebaulichen Vertrags von 2005 ist öffentlich zugänglich. Ein solcher Inhalt ist darin nicht zu finden.	6.4.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
		<u>Verwirrspiel um die Größe des Baulands</u> Die Fläche des Bebauungsplans VI-140cab beträgt laut Unterlagen 7.940 m². Davon entfallen 2.160 m² auf die Zufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße. Bedauernd wird im Text der Begründung festgestellt, dass nach Abzug der Straßenfläche nur noch 73% als Baufläche, also weniger als die angeblich festgelegten 80% des Nettobaulands zur Verfügung stehen würden, nach Abzug der nicht-baubaubaren Flächen der Feuerwehruzufahrt und des S-Bahn-Tunneldeckels gar nur noch 59% des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Siehe Seite 130 der Begründung. " . . . Unter zusätzlichem Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche des S-Bahntunnels beträgt die maßgebende Grundstücksfläche (b) 4.680 m², das entspricht nur noch 59% der Größe des Geltungsbereichs . . . "	6.4.4	C48_GF/GFZ-Höhe C47_Ermittlung_GFZ

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dies ist ein weiterer Versuch der Irreführung. Die zukünftige Straßenfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße war bisher im Eigentum des Landes Berlin, lag und liegt außerhalb des Gebiets des städtebaulichen Vertrags von 2005. Diese Fläche darf also sowieso nicht herangezogen werden bei der Ermittlung der GFZ. <u>Brutto = Netto?</u> Bleiben also 5.780 m² als Bauland übrig, beziehungsweise 4.680 m² als Nettobauland, wenn man die Flächen für die Feuerwehr und den Tunneldeckel abzieht. In der Begründung werden zwei verschiedene Berechnungsmethoden präsentiert. Offensichtlich sind sich die Autoren nicht ganz sicher, ob sie Tunneldeckel und Feuerwehruzufahrt mitrechnen dürfen oder nicht. Vorsichtshalber wird erklärt, dass der Plangeber, das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, beide Ergebnisse für akzeptabel halte. Bei der ersten Berechnungsmethode wird die gesamte Fläche von 5780 m² zugrunde gelegt. Bei 23.750 m² Bruttogeschossfläche ergibt sich so eine GFZ von 4,1. Bei der zweiten Berechnungsmethode wird die Feuerwehruzufahrt (370 m²) und die Fläche über dem S-Bahn-Tunnel (730 m²) von der bebaubaren Fläche abgezogen. Es bleiben 4.680 m² Nettobauland. Bei 23.750 m² Bruttogeschossfläche ergibt sich so eine GFZ von 5,1. In Folge wird versucht zu argumentieren, warum die nicht bebaubaren Flächen doch mitgerechnet werden dürfen bei der Berechnung der GFZ. Auf Seite 129 der Begründung wird behauptet: " . . . Da die Abstimmungen mit der Deutschen Bahn ergeben haben, dass die Fläche über dem S-Bahntunnel als Baugebiet nutzbar ist, wird die Fläche über dem S-Bahntunnel nicht von der maßgebenden Grundstücksfläche (a) abgezogen . . . "		
		Auf Seite 143 der Begründung wird dieser Einschätzung jedoch explizit widersprochen: " . . . Die Deutsche Bahn hat am 21.02.2018 folgende Hinweise zur Planung gegeben: „Die Bebauung ist so auszuführen, dass die Instandhaltung der Anlagen der Deutschen Bahn Netz AG (erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen einschließlich eines erforderlichen Ersatzneubaus der Eisenbahnanlage) nicht beeinträchtigt wird. Dazu ist ein horizontaler Abstand von mindestens 1,0 m und ein vertikaler Abstand von mindestens 1,9 m einzuhalten. Zur Eisenbahnanlage gehört auch im Baugrund verbliebener Verbau. Die Abstände gelten für sämtliche im betreffenden Bereich befindlichen Eisenbahnanlagen.“ Zum S-Bahntunnel liegt ein Gutachten bei, indem eindrucksvolle Bilder aus der Bauzeit des Tunnels in den 1930er Jahren gezeigt werden. Damals wurde die eingeschossige Halle des Postbahnhofs mit einer sehr aufwendigen Konstruktion abgefangen, um darunter den S-Bahntunnel herzustellen. Klar, dass die Bahn solch aufwendige Verfahren in Zukunft vermeiden möchte und sich deswegen gegen eine Bebauung des Tunnels an der Stelle ausspricht.	6.4.5	C83_unklareAussage C47_Ermittlung_GFZ

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wenn wir die Flächen des S-Bahntunnels und der Feuerwehrezufahrt, die im Übrigen nicht für das Baufeld, sondern auch für die STATION und den Rettungsplatz an der Fernbahn wichtig ist, abziehen, kommen wir auf 4.680 m² Nettobauland oder „maßgebende Grundstücksfläche“ wie sie im Text der Begründung nun genannt wird. Bei einer zulässigen GFZ von 3,5 ergeben sich daraus 16.380 m² Bruttogeschossfläche, das ist fast ein Drittel weniger als die jetzt vorgesehenen 23.750 m².		
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	6.4.6	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Vögel	6.4.7	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
6.5	16.12.2020	<u>Verschattung</u> Auf Seite 237 der Begründung heißt es:	6.5.1	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		„Die beiden geplanten Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) verschatten den Westpark nur vormittags, also von Sonnenaufgang bis mittags. Aufgrund des Sonnengangs werfen die geplanten Türme am Nachmittag keinen Schatten in den Westpark.“		
		Aufgrund des Gutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ von Müller BB vom 22.8.2018 kommt es hier zu einer falschen Bewertung der Situation im Park. Denn Teile des Westparks werden auch nachmittags beschattet von der westlichen liegenden Bebauung an der Dennewitz- und Flottwellstraße. Das Nicht-Berücksichtigung dieser Verschattung führt zu einer falschen Einschätzung der Betroffenheit des Westparks des Gleisdreiecks.	6.5.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Ebenso fehlt die Berücksichtigung der Verschattung östlich des Bauvorhabens, die zwar in Grafiken des Gutachtens dargestellt wird, jedoch im Text zum Bebauungsplan überhaupt nicht erwähnt wird.	6.5.3	C53_Verschattung_Technikmuseum
6.6	16.12.2020	<u>Unabhängige Gutachten?</u> <u>Denkmalschutz im Bebauungsplan Urbane Mitte</u> Bei der ersten Auslegung des Bebauungsplans Urbane Mitte Gleisdreieck gab es viele Stellungnahmen, die sich mit dem Denkmalschutz befassten. Die meisten wendeten sich dagegen, dass die Hochhauskulisse die historischen Bauten verstecken und in die zweite Reihe stellen würde.	6.6.1	-
		Was wäre der Gleisdreieckpark ohne die überwucherten Schienen im Wäldchen, ohne die Ladestraße, ohne Wasserturm und Yorckbrücken? Was wäre der Westpark ohne die Fernbahn, ohne die Hochbahnviadukte, ohne den über allem thronenden U-Bahnhof Gleisdreieck? Die Befürchtung, mit jedem Modernisierungsschritt an geschichtlichen Dimensionen zu verlieren, entspricht der Erfahrung der vergangenen Jahre. In jeder Generation, seit in den 1970er Jahren illegale Spaziergänger das Bahngelände entdeckten, sind historische Objekte verschwunden. Zum Beispiel, weil Baumaterial gebraucht wurde und der Stahl hier unnütz herumlag. Nach 1990 wurde Objekte geopfert für den Bau der neuen Bahnstrecke und für die Baulogistik Potsdamer/Leipziger Platz. Bei der Erstellung der Parks ab 2006 gab es Verluste, weil die Landschaftsarchitekten sich schwertaten mit der Integration historischer Spuren – und weil Vertreterinnen der Senatsverwaltung scheinbar Pflegeleichtes bevorzugten. Jede Generation hatte ihre mehr oder weniger guten Gründe, warum dies oder jenes wegmusste. Auch in jüngerer Zeit setzte sich das fort. 2016 wurde ein Teil der denkmalgeschützten Stützmauer der Yorckbrücken für das Projekt an der Bautzener Straße abgerissen. Siehe https://gleisdreieck-blog.de/2016/06/08/erkenntnisse-aus-der-akteneinsicht-zur-abbruchgenehmigung-fuer-die-stuetzmauer-auf-der-bautzener-brache/ 2014 wurde das Stellwerk im Flaschenhals abgerissen, siehe https://gleisdreieck-blog.de/2017/08/26/abriss-des-stellwerks-agb-im-flaschenhals-eine-spurensuche/	6.6.2	C82_keinGegenstand (zeitlich vor Aufstellung des B-Plans)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ebenso 2014 ließen die Investoren der Urbanen Mitte (Copro) das Ringbahnviadukt abreißen. Während der erste sogenannte Planungsworkshop für interessierte Bürger stattfand, hörte man draußen die Abrissbagger sich abmühen, freies Feld zu schaffen für zukünftige Tiefgaragen unter den Hochhäusern. siehe https://gleisdreieck-blog.de/2014/11/26/urbane-mitte-am-gleisdreieck-alle-bringen-ihre-argumente-ein-manche-mit-dem-abrissbagger/ Bis auf zwei vom Abrissbagger halb zerstörte Bögen ist das Ringbahnviadukt verschwunden. Weitere Abrisse sind nun nicht mehr zu befürchten.		
		Dennoch würden die Hochhäuser, wenn sie gebaut würden, die Situation nochmals grundlegend verändern. Die Sicht auf die Hochbahnviadukte im Westpark würde stark eingeschränkt werden. Der U-Bahnhof Gleisdreieck könnte kaum noch wahrgenommen werden aus der Perspektive der Parkbesucher. Gleiches gilt für den Wasserturm auf dem Gelände des Technikmuseums und den ehemaligen Postbahnhof.	6.6.3	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Solche Befürchtungen haben nicht nur Parkbesucher. Das Landesdenkmalamt und der bezirkliche Denkmalschützer weigerten sich 2015 an den Jurysitzungen des Wettbewerbs für die Urbane Mitte teilzunehmen, weil die Wettbewerbsvorgaben aus ihrer Sicht keinen denkmalgerechten Umgang mit dem Ort zuließen. Siehe https://gleisdreieck-blog.de/2016/03/13/bebauungsplan-urbane-mitte-gleisdreieck-indiskutabel-aussicht-der-denkmalschuetzer/	6.6.4	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		In der Begründung zum Bebauungsplan wird nun folgendermaßen argumentiert, Seite 248: Zu beachten ist, dass der Bahnhof Gleisdreieck nach Westen seine Rückseite zeigt, denn hier lagen historisch Güterbahnanlagen. Hier wurde keine Schauseite ausgebildet. Dies Argumentation verkennt – wohl absichtlich – dass die Objekte auf dem Bahngelände nicht wegen ihrer Schauseite zur Straße unter Denkmalschutz stehen, sondern vielmehr wegen der eindrucksvollen Konstruktionen, die nur aus der Perspektive des Bahngeländes, des heutigen Parks sichtbar sind. Zitat aus der Beschreibung des U-Bahnhofs Gleisdreieck in der Datenbank des Landesdenkmalamtes: Ein beeindruckendes Verkehrsbauwerk ist der in Teilen in luftiger Höhe schwebende Hochbahnhof Gleisdreieck Dies ist aus der Luckenwalder Straße nicht sichtbar. Deswegen zeigt die senatseigene Denkmaldatenbank auch eine Aufnahme aus Perspektive eines südöstlichen Standpunkts auf dem Bahngelände. Siehe	6.6.5	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/denkmale/liste-karte-datenbank/denkmaldaten-bank/daobj.php?obj_dok_nr=09031096		
		Gleiches gilt für den Postbahnhof und die Objekte auf dem Freigelände des Technikmuseums.	6.6.6	C61_Beeinträchtigung_Denk-mäler
		Es drängt sich der Eindruck auf, als trauten die Autoren des Textes zum Bebauungsplan ihrer eigenen Argumentation nicht. So argumentieren sie weiter auf Seite 248 der Begründung: Der denkmalgeschützte U-Bahnhof wird durch den Bau der S-Bahnlinie S 21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt. Das ist eine Planung, die unabhängig vom Projekt der ‚Urbanen Mitte‘ erfolgt ist. Durch die Planung (Anmerkung: der urbanen Mitte) wird die Sichtbarkeit des Bahnhofs Gleisdreiecks damit nur geringfügig eingeschränkt. Die geplante aufgelockerte Bebauung mit höheren Abständen und Freiräumen zwischen den Gebäuden soll die Einschränkung der Sichtbarkeit des U-Bahnhofs nach Möglichkeit reduzieren. Auch dies ist eine Schutzbehauptung. Denn die neue S-Bahnlinie S21 wird ungefähr auf der Trasse und in der Höhenlage des von der Copro abgerissenen Ringbahnviadukts verlaufen. Auf der Aufnahme des Landesdenkmalamtes ist die Ringbahntrasse im Vordergrund zu sehen. Keineswegs schränkt sie den Blick ein auf die Hochbahnhöfe von U1 und U2.	6.6.7	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denk-mäler
		Dem Bebauungsplan liegt ein DENKMALPFLEGERISCHES GUTACHTEN GLEISDREIECK von BASD - Gerhard Schlotter, Architekten, Juni 2017 bei. Akribisch führt das Gutachten durch die Planungsgeschichte. Von 1837 bis in die heutige Zeit werden die verschiedenen Etappen der Entwicklung der drei Bahnhöfe (Potsdamer, Anhalter, Dresdner = Gleisdreieck) sowie der Hochbahnen beschrieben und mit Abbildungen belegt. Aus Seite 96 findet sich eine Abbildung. Sie zeigt die Situation des Potsdamer Güterbahnhofs im Jahr 1930. Klar zu erkennen ist das Ringbahnviadukt und die U2.	6.6.8	-
		Während das Gutachten sonst sehr detailreich berichtet, beispielsweise über die Eisenbahndrehbrücken am Landwehrkanal oder die Entwicklung der Hochbahngesellschaft, wird der Abriss des Ringbahnviadukts durch den Auftraggeber des Gutachtens nicht geschildert. Auf Seite 10 des Gutachtens heißt es: Von den Bögen sind nur noch wenige Reste westlich des Bahnhofs Gleisdreieck erhalten. Diese frühere Trasse ist als zukünftige S 21 projektiert und wird mit einem Bahnhofsbau in die entstehende Bebauung der Urbanen Mitte integriert sein.	6.6.9	C82_keinGegenstand (zeitlich vor Aufstellung des B-Plans)
		Ebenso Kenntnisse verschweigend ist die Beschreibung der Bürgerinitiativen im Planungsprozess auf Seite 18 des Gutachtens. Das Gelände gehörte inzwischen der Deutschen Bahn bzw. dem Bund. Als Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer Platz sollten hier Grünflächen entstehen, wofür die Bahn Baurecht auf anderen Flächen des Gleisdreiecks erhielt. Es formierte sich eine Bürgerinitiative, die sich vergeblich für	6.6.10	C82_keinGegenstand (zeitlich vor Aufstellung des B-Plans) C75_Bürgerengagement

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		die Entstehung eines Parks mit ökologischen Schwerpunkten einsetzte. Die federführend vom Senat geplanten verschiedenen Teile des Parks wurden zwischen 2011 und 2014 eröffnet. Kein Wort zum jahrzehntelangen Engagement der Bürger seit den 1970er Jahren. Ohne dieses Engagement hätten wir an dieser Stelle heute keinen Park, sondern eine Stadtautobahn namens Westtangente.		
		Wir begegnen hier einem grundsätzlichen Problem bei vielen Bebauungsplanverfahren. Die Gutachter sind nicht wirklich unabhängig. Sie werden vom Investor (hier der Copro) beauftragt und bezahlt – und wollen es ihrem Auftraggeber natürlich recht machen. Im Falle des Gutachtens zum Denkmalschutz waren „Ortner & Ortner Baukunst Gesellschaft von Architekten mbH“ die Auftraggeber, die natürlich ebenfalls im Sinne des Investors handeln. Trotzdem bietet das Gutachten eine interessante Sammlung von Abbildungen zur Geschichte des Bahngeländes. Interessant sind insbesondere die Abschnitte über die gemauerten Viadukte unterhalb des Hochbahnhofs Gleisdreieck, in den sich ca. 9.000 m² Nutzfläche befinden, die mit dem Projekt Urbane Mitte geöffnet und kommerziell genutzt werden sollen.	6.6.11	C74_Fachgutachten
7	13.12.2020	Ich bin hauptberuflich Naturschützerin und mache bezüglich der extremen Neubebauung "Urbane Mitte" große Sorgen, dass der Park übernutzt wird und beispielsweise auch Arten wie die Nachtigall aus dem Park verschwinden. Die anderen Probleme wie Lärm, Dreck und auch übermäßige Verdichtung sind bekannt. Es kann daher nicht sein, dass Überlegungen artikuliert werden, die Bebauung noch mehr auszuweiten. Als Bewohnerin des Möckernkiezes kenne ich die Probleme im Park. Es ist wichtig, dass wir alle hier noch leben können. Bei einer zu hohen Verdichtung steigt die Aggression. Das gilt es zu verhindern.	7.1	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna C30_Versiegelung_Verdichtung C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
8	13.12.2020	<u>Für etwa drei Viertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²).</u> Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflaeche-sparen	8.1	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.		
		<u>Wohnen zulassen!</u> Ich bin der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	8.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	8.3	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	8.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident.	8.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.		C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	8.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	8.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	8.8	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Ich fordere, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen.	8.9	C55_Anpflanzungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.		
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	8.10	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
9	13.12.2020	Es gibt keinen Grund, über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	9.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	9.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
10	13.12.2020	Der vorliegende Bebauungsplan ist katastrophal. Der Park, als Grünfläche, als Kühlfläche und als Naherholungsgebiet, wird in allen Aspekten in Mitleidenschaft gezogen durch eine Überanspruchung, die scheinbar nicht einmal rechtlich einwandfrei ist (siehe https://gleisdreieck-blog.de/2020/12/13/urbane-mitte-fast-ein-drittel-mehr-baumasse-als-im-staedtebaulichen-vertrag-vorgesehen/).	10.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C20_klimaökologische_Auswirkungen C68_Park_Aufenthaltsqualität C48_GF/GFZ-Höhe
11	14.12.2020	Als intensiver Nutzer des Gleisdreiecksparks und (künftiger) Anwohner sehe ich bei dem Projekt "urbane Mitte" ein überaus starkes Ungleichgewicht zwischen den Nutzungsfunktionen, das den Charakter des Parks und der angrenzenden Stadtviertel erheblich beeinträchtigen würde. Büroraum ist völlig überrepräsentiert.	11.1	C26_Gesamtentwicklung C42_Büromarkt_Büroflächen
		Mindestens 50% Wohnraum ist für das Gesamtprojekt erforderlich. In den südlichen Gebäuden (nahe dem Poststellwerk) sollten neben Wohnen nur kulturelle Funktionen zugelassen sein.	11.2	C43_Forderung_Wohnen C33_alternatives_Konzept
12	14.12.2020	<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	12.1	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer aus-zubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung:	12.2	C55_Anpflanzungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.		
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung.	12.3	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
13	14.12.2020	Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	13.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ die Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	13.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
14	14.12.2020	1. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt und damit den Bedarf an Büroimmobilien berücksichtigt. Nach einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Juli 2020 werden die Kaufpreise für Büroimmobilien im Jahr 2020 in Berlin um 35% fallen.	14.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Eine ausschließliche Bebauung mit Büroflächen führt zu einem an Abenden und Wochenenden verwaisten, toten Quartier.	14.2	C32_Unbelebt
		3. Die Begründung für die ausschließliche Planung von Büroflächen (Lärmbelastung) erscheint angesichts benachbarter Wohnbebauungen (Flottwellstraße, Möckernkiez, ehemaliges Parkhaus De-bis), die mindestens ebenso hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wenig überzeugend.	14.3	C43_Forderung_Wohnen
		4. Die Bürobeschäftigten werden zum Teil in ihrer Mittagspause ihr Lunch im Gleisdreieckpark verzehren, damit kann ein hohes zusätzliches Aufkommen an Verpackungsmüll verbunden sein. Im Bebauungsplanentwurf ist ein Konzept zur Bewältigung von zusätzlichem Müll nicht zu erkennen.	14.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		5. In Höhe Turm 5 stehen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr lediglich 5,20 Meter zwischen der Bahnanlagenwand und der geplanten Bebauung zur Verfügung, in anderen Abschnitten ist es nur unwesentlich mehr. Zudem verläuft der bestehende Fuß- und Radweg in Kurven und es ist insbesondere bei Radfahrern eine Tendenz zum Abschneiden der Kurven zu beobachten. Mit dem zusätzlich generierten Fußgänger- und Radfahrerverkehr werden sich die schon jetzt erheblichen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern verschärfen. Ein Konzept zur Entschärfung dieser Konflikte ist im Bebauungsplanentwurf nicht zu erkennen. Zumindest ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auch durch technische Maßnahmen (Schwellen) erforderlich.	14.5	C72_nur_VI-140cab C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		6. Der zunehmende Fußgänger- und Radverkehr wird auch die Querung des Fuß- und Radweges zum Übergang Richtung Sonnendeck im Westpark (Holztreppe mit Aussichtsplattform) erschweren. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf sich mit dieser Problematik auseinandersetzt.	14.6	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		7. Es wird angeregt, in den geplanten Gebäuden öffentliche Toiletten vorzusehen, die Parknutzer*innen zur Verfügung stehen.	14.7	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
15	14.12.2020	Ich bin gegen die Bebauung Urban Mitte Süd. Die Baufläche ist viel zu groß und hält nicht das ein, was 2005 angekündigt wurde.	15.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es ist zudem unsinnig, kleinste freie Stadtflächen zuzubauen. Der Park als solcher ist ein gut angenommener Naturpark und er würde sehr verlieren, wenn er bebaut wird. Geht doch an den Rand des Tempelhofer Feldes!		C48_GF/GFZ-Höhe C63_Park_Erhalt C30_Versiegelung_Verdichtung
16	14.12.2020	<u>Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen?</u> Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilienszeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflae-che-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-of-fice-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	16.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	16.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen.	16.3	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	16.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	16.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	16.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	16.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	16.8	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	16.9	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	16.10	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
17	14.12.2020	Gerne nehme ich wie folgt Stellung, die Ideen und auch Formulierungen von Parkbeiratsmitgliedern entspricht. <u>Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“</u>	17.1	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		1. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt und damit den Bedarf an Büroimmobilien berücksichtigt. Nach einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Juli 2020 werden die Kaufpreise für Büroimmobilien im Jahr 2020 in Berlin um 35% fallen.	17.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Eine ausschließliche Bebauung mit Büroflächen führt zu einem an Abenden und Wochenenden verwaisten, toten Quartier.	17.3	C32_Unbelebt
		3. Die Begründung für die ausschließliche Planung von Büroflächen (Lärmbelastung) erscheint angesichts benachbarter Wohnbebauungen (Flottwellstraße, Möckernkiez, ehemaliges Parkhaus De-bis), die mindestens ebenso hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wenig überzeugend.	17.4	C43_Forderung_Wohnen
		4. Die Bürobeschäftigten werden zum Teil in ihrer Mittagspause ihr Lunch im Gleisdreieckpark verzehren, damit kann ein hohes zusätzliches Aufkommen an Verpackungsmüll verbunden sein. Im Bebauungsplanentwurf ist ein Konzept zur Bewältigung von zusätzlichem Müll nicht zu erkennen.	17.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		5. In Höhe Turm 5 stehen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr lediglich 5,20 Meter zwischen der Bahnanlagenwand und der geplanten Bebauung zur Verfügung, in anderen Abschnitten ist es nur unwesentlich mehr. Zudem verläuft der bestehende Fuß- und Radweg in Kurven und es ist insbesondere bei Radfahrern eine Tendenz zum Abschneiden der Kurven zu beobachten. Mit dem zusätzlich generierten Fußgänger- und Radfahrerverkehr werden sich die schon jetzt erheblichen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern verschärfen. Ein Konzept zur Entschärfung dieser Konflikte ist im Bebauungsplanentwurf nicht zu erkennen. Zumindest ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auch durch technische Maßnahmen (Schwellen) erforderlich.	17.6	C72_nur_VI-140cab C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		6. Der zunehmende Fußgänger- und Radverkehr wird auch die Querung des Fuß- und Radweges zum Übergang Richtung Sonnendeck im Westpark (Holztreppe mit Aussichtsplattform) erschweren. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf sich mit dieser Problematik auseinandersetzt.	17.7	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		7. Es wird angeregt, in den geplanten Gebäuden öffentliche Toiletten vorzusehen, die Parknutzer*innen zur Verfügung stehen.	17.8	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
18		Ich habe den Eindruck, dass die Bezirksverwaltung in den Aushandlungen zum städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investoren eingeknickt ist. Selbst diese Aushandlungen werden nun im Bebauungsplan nicht ordentlich wiedergegeben. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung deutlich.	18.1	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe
		Ich befürchte deshalb: ▪ eine Einschränkung des Raumgefühls im Park,	18.2	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- eine Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park - eine Verschattung des Westparks vormittags - eine Verschattung des Museumsgeländes nachmittags - eine Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - eine Übernutzung des Parks		C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C20_klimaökologische_Auswirkungen C67_Park_Übernutzung
19	14.12.2020	Ich möchte die am 14.12. eingereichte Stellungnahme vom Bürger Nr. 14 in allen Punkten unterstützen und unterstreichen. Ich bitte um Berücksichtigung und Stellungnahme zu den von ihm aufgeführten Punkten.	19.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
20	14.12.2020	Ich bin gegen eine Bebauung, die über den städtebaulichen Vertrag von 2005 hinausgeht. Begründung: - Einhaltung der Abstandsregelung laut Berliner Bauordnung - weitere Ausdehnung der Park-Übernutzung - zusätzliche Bodenversiegelung - Verschattung weiter Parkteile	20.1	C48_GF/GFZ-Höhe C51_Abstandsflächen C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C30_Versiegelung_Verdichtung C67_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
21	14.12.2020	Auch ich möchte die am 14.12 eingereichte Stellungnahme vom Bürger 14 in allen Punkten unterstützen und unterstreichen. Ich bitte um Berücksichtigung und Stellungnahme zu den von ihm aufgeführten Punkten.	21.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
22	14.12.2020	Ich möchte die am 14.12 eingereichte Stellungnahme vom Bürger 14 in allen Punkten unterstützen und unterstreichen. Ich bitte um Berücksichtigung und Stellungnahme zu den von ihm aufgeführten Punkten.	22.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
23	14.12.2020	1. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt und damit den Bedarf an Büroimmobilien berücksichtigt. Nach einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Juli 2020 werden die Kaufpreise für Büroimmobilien im Jahr 2020 in Berlin um 35% fallen.	23.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Eine ausschließliche Bebauung mit Büroflächen führt zu einem an Abenden und Wochenenden verwaisten, toten Quartier.	23.2	C32_Unbelebt
		3. Die Begründung für die ausschließliche Planung von Büroflächen (Lärmbelastung) erscheint angesichts benachbarter Wohnbebauungen (Flottwellstraße, Möckernkiez, ehemaliges Parkhaus De-bis), die mindestens ebenso hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wenig überzeugend.	23.3	C43_Forderung_Wohnen
		4. Die Bürobeschäftigten werden zum Teil in ihrer Mittagspause ihr Lunch im Gleisdreieckpark verzehren, damit kann ein hohes zusätzliches Aufkommen an Verpackungsmüll verbunden sein. Im Bebauungsplanentwurf ist ein Konzept zur Bewältigung von zusätzlichem Müll nicht zu erkennen.	23.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		5. In Höhe Turm 5 stehen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr lediglich 5,20 Meter zwischen der Bahnanlagenwand und der geplanten Bebauung zur Verfügung, in anderen Abschnitten ist es nur unwesentlich mehr. Zudem verläuft der bestehende Fuß- und Radweg in Kurven und es ist insbesondere bei Radfahrern eine Tendenz zum Abschneiden der Kurven zu beobachten. Mit dem zusätzlich generierten Fußgänger- und Radfahrerverkehr werden sich die schon jetzt erheblichen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern verschärfen. Ein Konzept zur Entschärfung dieser Konflikte ist im Bebauungsplanentwurf nicht zu erkennen. Zumindest ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auch durch technische Maßnahmen (Schwellen) erforderlich.	23.5	C72_nur_VI-140cab C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		6. Der zunehmende Fußgänger- und Radverkehr wird auch die Querung des Fuß- und Radweges zum Übergang Richtung Sonnendeck im Westpark (Holztreppe mit Aussichtsplattform) erschweren.	23.6	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf sich mit dieser Problematik auseinandersetzt.		
		7. Es wird angeregt, in den geplanten Gebäuden öffentliche Toiletten vorzusehen, die Parknutzer*innen zur Verfügung stehen.	23.7	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
24	14.12.2020	Ich möchte die am 14.12. eingereichte Stellungnahme vom Bürger 14 in allen Punkten unterstützen und unterstreichen. Ich bitte um Berücksichtigung und Stellungnahme zu den von ihm aufgeführten Punkten.	24.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
25	14.12.2020	1. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt und damit den Bedarf an Büroimmobilien berücksichtigt. Nach einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Juli 2020 werden die Kaufpreise für Büroimmobilien im Jahr 2020 in Berlin um 35% fallen.	25.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Eine ausschließliche Bebauung mit Büroflächen führt zu einem an Abenden und Wochenenden verwaisten, toten Quartier.	25.2	C32_Unbelebt
		3. Die Begründung für die ausschließliche Planung von Büroflächen (Lärmbelastung) erscheint angesichts benachbarter Wohnbebauungen (Flottwellstraße, Möckernkiez, ehemaliges Parkhaus De-bis), die mindestens ebenso hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wenig überzeugend.	25.3	C43_Forderung_Wohnen
		4. Die Bürobeschäftigten werden zum Teil in ihrer Mittagspause ihr Lunch im Gleisdreieckpark verzehren, damit kann ein hohes zusätzliches Aufkommen an Verpackungsmüll verbunden sein. Im Bebauungsplanentwurf ist ein Konzept zur Bewältigung von zusätzlichem Müll nicht zu erkennen.	25.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		5. In Höhe Turm 5 stehen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr lediglich 5,20 Meter zwischen der Bahnanlagenwand und der geplanten Bebauung zur Verfügung, in anderen Abschnitten ist es nur unwesentlich mehr. Zudem verläuft der bestehende Fuß- und Radweg in Kurven und es ist insbesondere bei Radfahrern eine Tendenz zum Abschneiden der Kurven zu beobachten. Mit dem zusätzlich generierten Fußgänger- und Radfahrerverkehr werden sich die schon jetzt erheblichen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern verschärfen. Ein Konzept zur Entschärfung dieser Konflikte ist im Bebauungsplanentwurf nicht zu erkennen. Zumindest ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auch durch technische Maßnahmen (Schwellen) erforderlich.	25.5	C72_nur_VI-140cab C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		6. Der zunehmende Fußgänger- und Radverkehr wird auch die Querung des Fuß- und Radweges zum Übergang Richtung Sonnendeck im Westpark (Holztreppe mit Aussichtsplattform) erschweren. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf sich mit dieser Problematik auseinandersetzt.	25.6	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		7. Es wird angeregt, in den geplanten Gebäuden öffentliche Toiletten vorzusehen, die Parknutzer*innen zur Verfügung stehen.	25.7	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
26	15.12.2020	Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilienszeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflae-che-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	26.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	26.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden	26.3	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	26.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	26.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	26.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	26.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	26.8	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	26.9	C55_Anپflanzungen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	26.10	C55_Anپflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
27	15.12.2020	Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflae-che-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	27.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	27.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	27.3	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	27.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	27.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	27.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	27.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die	27.8	C60_Solaranlagen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.		
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	27.9	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	27.10	C55_Anpflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
28	15.12.2020	Im Anschluss eine Mail, die Sie in verschiedener Ausführung mehrfach erhalten werden. Ich bin jedoch persönlich empört über die Bauvorhaben und schließe mich daher mahnenden Stimmen an.	28.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Vor allem stört mich, dass dieser Park mit Luxusbauten und Eigentumswohnung umringt und zugebaut wird, wenn die Devise eindeutig "bezahlbarer Wohnraum" lautet. Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	28.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Deshalb möchte ich hiermit grundsätzlich, aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	28.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	28.4	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche (wohin mit dem Niederschlagswasser?), die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	28.5	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
29	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	29.1	-
		Das heißt für mich, dass auch Menschen, die kein Deutsch sprechen oder sich nicht vorher tagelang in die Materie einlesen können, weil sie weder barrierearm zugänglich noch zu verstehen ist. Darum habe ich auf Basis von Vorüberlegungen des Bürgers 6 einen Text formuliert und in meinem Gleisdreiecknetzwerk geteilt, um es auch den Menschen, denen es mit dem hier vorgeschlagenen Verfahren nicht ermöglicht wird sich zu beteiligen, die Chance zu geben Einspruch zu erheben.	29.2	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Und auch ich möchte hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	29.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	29.4	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	29.5	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
30	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für Alle zu schätzen.	30.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	30.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	30.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert:	30.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C14_Artenschutz
		Ich möchte keine Urbane Mitte, keine teuren Apartments und schicken Läden. Davon gibt es am Rande des Parks und in der unmittelbaren Umgebung bereits wahrlich genug. Ich spreche mich daher explizit gegen die geplante Bebauung und für eine Erhaltung des Parks in der jetzigen Form aus!	30.5	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
31	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	31.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	31.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	31.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das	31.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
32	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	32.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	32.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	32.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	32.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
33	15.12.2020	Ich bin sehr häufig im Gleisdreieckspark und empfinde diesen Ort als einen der wichtigsten (für mich persönlich) hier in Berlin. Hier habe ich meine ersehnenen Kontakte knüpfen können als ich hergezogen bin und dieser Ort hat mir unglaublich viel Halt gegeben und mir die Chance eröffnet neue Leute kennen zu lernen. Außerdem sehe ich, wie sich auch andere Leute an diesem Park erfreuen und es ist ein wichtiger Teil der Gesellschaft und Kultur von Berlin.	33.1	-
		Deshalb lege ich hier Einspruch gegen die Bebauung mit dem Projekt "Urbane Mitte" ein. Dieser Park ist für die Menschen und auch Tiere da, die dort in den angrenzenden kleinen Wäldern leben und nicht für weitere Bebauungsprojekte!	33.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
34	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckspark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	34.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	34.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	34.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgebietes nachmittags, das	34.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
35	15.12.2020	Im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 wurde für das Baufeld Urbane Mitte eine GFZ von 3,5 festgelegt. Bei der Berechnung der Bruttogeschossfläche sollte das Nettobauland zugrunde gelegt werden. An verschiedenen Stellen in der Begründung zum Bebauungsplan wird behauptet, es habe im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs im Jahr 2015 eine Einigung gegeben, dass als Nettobauland 80% der Gesamtfläche des Baufeldes angenommen werden solle. So heißt es auf Seite 109/110 der Begründung zum Bebauungsplan: Die Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140ca) wurde in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung (SenSW) im Vorfeld des städtebaulichen Wettbewerbs für die ‚Urbane Mitte‘ pauschal als Zielgröße aus der Grundstücksgröße * 80 % (Abzug für Erschließungsflächen) * GFZ 3,5 (gemäß städtebaulichen Rahmenvertrag 2005) ermittelt. Dass es eine solche Übereinkunft gegeben haben soll, ist höchst zweifelhaft.	35.1	C48_GF/GFZ-Höhe C47_Ermittlung_GFZ
		Denn die gleiche Senatsverwaltung, mit der die angebliche Übereinkunft erzielt worden sein soll, sieht die geplanten Baumassen kritisch. Auf Seite 269 der Begründung wird die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A15 zitiert: Die im Bebauungsplan-Vorentwurf zur Festsetzung vorgeschlagene GFZ von 3,5 wird unter Berücksichtigung des angestrebten städtebaulichen Konzepts angezweifelt, da in die Berechnung möglicherweise Flächen einbezogen worden wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.	35.2	C47_Ermittlung_GFZ

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es sieht so aus, als würde der Vorhabenträger im Nachhinein Inhalte in den Vertragstext von 2005 hineindichten, die dort nicht stehen. Ein weiteres Beispiel für dieses Vorgehen findet sich auf Seite 243 der Begründung zum B-Plan. Speziell für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ ist im städtebaulichen Rahmenvertrag 2005 eine bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz vorgesehen.	35.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
		Die Fläche des Bebauungsplans VI-140cab beträgt laut Unterlagen 7.940 m². Davon entfallen 2.160 m² auf die Zufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße. Bedauernd wird im Text der Begründung festgestellt, dass nach Abzug der Straßenfläche nur noch 73% als Baufläche, also weniger als die angeblich festgelegten 80% des Nettobaulands zur Verfügung stehen würden, nach Abzug der nicht-baubaubaren Flächen der Feuerwehrezufahrt und des S-Bahn-Tunneldeckels gar nur noch 59% des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Siehe Seite 130 der Begründung. Unter zusätzlichem Abzug der Fläche des Geh- und Radfahrrechts zugunsten der Allgemeinheit sowie der Fläche des S-Bahntunnels beträgt die maßgebende Grundstücksfläche (b) 4.680 m², das entspricht nur noch 59% der Größe des Geltungsbereichs. Dies ist ein weiterer Versuch der Irreführung. Die zukünftige Straßenfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße war bisher im Eigentum des Landes Berlin, lag und liegt außerhalb des Gebiets des städtebaulichen Vertrags von 2005. Diese Fläche darf also sowieso nicht herangezogen werden bei der Ermittlung der GFZ.	35.4	C48_GF/GFZ-Höhe C47_Ermittlung_GFZ
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	35.5	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags	35.6	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Darüber hinaus ist es inzwischen äußerst fragwürdig, reine Bürobauten zu errichten.	35.7	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
36	15.12.2020	1. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt und damit den Bedarf an Büroimmobilien berücksichtigt. Nach einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Juli 2020 werden die Kaufpreise für Büroimmobilien im Jahr 2020 in Berlin um 35% fallen.	36.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Eine ausschließliche Bebauung mit Büroflächen führt zu einem an Abenden und Wochenenden verwaisten, toten Quartier.	36.2	C32_Unbelebt
		3. Die Begründung für die ausschließliche Planung von Büroflächen (Lärmbelastung) erscheint angesichts benachbarter Wohnbebauungen (Flottwellstraße, Möckernkiez, ehemaliges Parkhaus De-bis), die mindestens ebenso hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wenig überzeugend.	36.3	C43_Forderung_Wohnen
		4. Die Bürobeschäftigten werden zum Teil in ihrer Mittagspause ihr Lunch im Gleisdreieckpark verzehren, damit kann ein hohes zusätzliches Aufkommen an Verpackungsmüll verbunden sein. Im Bebauungsplanentwurf ist ein Konzept zur Bewältigung von zusätzlichem Müll nicht zu erkennen.	36.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		5. In Höhe Turm 5 stehen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr lediglich 5,20 Meter zwischen der Bahnanlagenwand und der geplanten Bebauung zur Verfügung, in anderen Abschnitten ist es nur unwesentlich mehr. Zudem verläuft der bestehende Fuß- und Radweg in Kurven und es ist insbesondere bei Radfahrern eine Tendenz zum Abschneiden der Kurven zu beobachten. Mit dem zusätzlich generierten Fußgänger- und Radfahrerverkehr werden sich die schon jetzt erheblichen Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern verschärfen. Ein Konzept zur Entschärfung dieser Konflikte ist im Bebauungsplanentwurf nicht zu erkennen. Zumindest ist eine Trennung von Fuß- und Radverkehr auch durch technische Maßnahmen (Schwellen) erforderlich.	36.5	C72_nur_VI-140cab C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		6. Der zunehmende Fußgänger- und Radverkehr wird auch die Querung des Fuß- und Radweges zum Übergang Richtung Sonnendeck im Westpark (Holztreppe mit Aussichtsplattform) erschweren. Es ist nicht zu erkennen, dass der Bebauungsplanentwurf sich mit dieser Problematik auseinandersetzt.	36.6	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		7. Es wird angeregt, in den geplanten Gebäuden öffentliche Toiletten vorzusehen, die Parknutzer*innen zur Verfügung stehen.	36.7	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
37	15.12.2020	Ich bin regelmäßig im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	37.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	37.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	37.3	C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	37.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
38	15.12.2020	Ich bin sehr oft im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	38.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	38.2	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	38.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das	38.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
39	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	39.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	39.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	39.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	39.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
40	15.12.2020	Ich bin regelmäßig im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	40.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	40.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	40.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche (wohin mit dem Niederschlagswasser?), die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	40.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
41	15.12.2020	Ich möchte hiermit die am 14.12 eingereichte Stellungnahme vom Bürger 14 in allen Punkten voll unterstützen und betonen. Ich bitte Sie, die von ihm aufgeführten Punkte zu berücksichtigen.	41.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
42	15.12.2020	<u>Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen?</u> Für etwa für dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem Home-Working. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflaeche-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	42.1	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	42.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da der Stadtwald der Bahnbrachen angrenzt. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	42.3	C43_Forderung_Wohnen
		3. Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	42.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten.	42.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere	42.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.		
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	42.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
43	15.12.2020	<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen!</u> Im Entwurf des Bebauungsplans wird lediglich festgelegt, dass die Errichtung von Solaranlagen zulässig sein soll. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für ein Solargesetz Berlin behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. Wir fordern, dass im Vorgriff auf das Solargesetz Berlin die Verpflichtung zur Installation von Solaranlagen bereits im Bebauungsplan festgelegt wird. Begründung: Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum Bebauungsplan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Errichtung von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	43.1	C60_Solaranlagen
43.1	15.12.2020	<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen.	43.1.1	C55_Anplantungen_Begrünung
43.2	15.12.2020	<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung:	43.2.1	C55_Anplantungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der Bebauungsplan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.		C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
43.3	15.12.2020	<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	43.3.1	C55_Anplantungen_Begrünung
43.4	15.12.2020	<u>Die Vorgaben des Hochhausleitbilds beachten!</u> Der Berliner Senat beschloss am 25.2.2020 das Hochhausleitbild für Berlin. „Das Hochhausleitbild formuliert Anforderungen und Maßnahmen für im städtebaulichen Kontext verträgliche, architektonisch qualitätsvolle und funktional zukunftsfähige Hochhausvorhaben. Vor dem Hintergrund der physischen Präsenz und Dominanz im Stadtbild werden hohe Ansprüche an die Begründung von Hochhausstandorten gestellt“ (https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/hochhausleitbild/). Vor Beginn eines Genehmigungsverfahrens soll ein Vorcheck (Kriterien für eine gesamtstädtische Betrachtung) stattfinden, in dem das Vorhaben auf folgende sechs Kriterien geprüft wird: Denkmalschutz, Erhaltungsgebiete, naturschutzrechtliche Schutzgebiete, Flächennutzungsplan, Verkehrsanbindung und Zentrenbezug. Angewendet auf das Vorhaben Urbane Mitte mit seinen sieben geplanten Hochhäusern würden vier der sechs Kriterien gegen jedes weiteres Planen am Standort sprechen (https://gleisdreieck-blog.de/2020/03/10/wie-passen-die-sieben-geplanten-hochhaeuser-am-gleisdreieck-in-das-hochhausleitbild-der-senatsverwaltung-fuer-stadtentwicklung/). Wir fordern die Anpassung des Bebauungsplans an die Vorgaben des Hochhausleitbilds. Begründung: „In Bebauungsplanverfahren mit Hochhausvorhaben ist das Hochhausleitbild als Abwägungsdirektive zu berücksichtigen“ (https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/hochhausleitbild/).	43.4.1	C08_Hochhausleitbild

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
44	15.12.2020	Ich bin wöchentlich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	44.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	44.2	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	44.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen. Vielen Dank für Ihre Unterstützung meines Anliegens.	44.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
45	15.12.2020	Ich bin oft und gerne im Gleisdreieckpark.	45.1	-
		Deshalb möchte ich folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	45.2	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	45.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	45.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
46	15.12.2020	Ich bin fast täglich im Gleisdreieckpark, habe früher direkt daneben gewohnt, und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	46.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	46.2	C02_Ablehnung_Kennntisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	46.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert:	46.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
47	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	47.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	47.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	47.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des	47.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
48	15.12.2020	Keine Ausweisung als Kerngebiet, sondern als MU: Urbanes Gebiet gem. 6a BauNVO, da z.B. Wohnen ohne Festlegung des Nutzungsverhältnisses ermöglicht wird bei hoher Grundstücksausnutzung und Dichte.	48.1	C43_Forderung_Wohnen
		Keine Büroflächen, wie hier ca. 18.000 m² BGF geplant, eine Büroflächenbedarfsanalyse muss aktuell der Corona Pandemie u. deren Auswirkungen auf die zukünftigen Arbeits- und Wohnbedingungen angepasst u. die Büroflächenanteile entsprechend korrigiert = reduziert oder aufgegeben werden, der "Trend" zum Homeoffice erfordert Planänderungen sowie Bevorzugung von höherem Wohnanteilen, leistbarer Wohnraum hat in Berlin Priorität. Auch kann das Plangebiet nicht isoliert betrachtet werden, der Leerstand Potsdamer Platz ist unbedingt mit einzubeziehen.	48.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Eine Verdichtung und Bebauung schadet grundsätzlich der Aufenthaltsqualität des Gleisdreieckparks. Verschattung, Verkehrsinduzierung, klimatische Nachteile usw. sind bekannt.	48.3	C26_Gesamtentwicklung C68_Park_Aufenthaltsqualität C52_Verschattung C34_zusätzlicher_Verkehr C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Wir benötigen dringend in den unterversorgten und übernutzten Stadtteilen Kreuzberg/Schöneberg qualifizierte Erholungs- und Freiflächen, outdoor Sportplätze und Begegnungszonen sowie ein nach-	48.4	C33_alternatives_Konzept C59_nachhaltiges_Quartier C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		haltiges Wassermanagement und Einbindung von Wasser im urbanen Kontext gegen Klimawandel-schäden und Überhitzung. Das Ziel 2050 "Berlin soll klimaneutral werden" wird mit Ihrer Planung nicht erreicht, im Gegenteil torpediert.		C63_Park_Erhalt
		Ich lehne daher das Projekt in der Form ab bzw. appelliere an eine sozialverträgliche. und ökologi-sche Kehrtwende und Planänderung.	48.5	C02_Ablehnung_Kenntnis-nahme
49	15.12.2020	Ich bin fast täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teil-habe für ALLE zu schätzen.	49.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	49.2	C02_Ablehnung_Kenntnis-nahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebau-ung zuzulassen.	49.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Be-bauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Ver-schattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluft-schneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benach-barten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	49.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öf-fentlich C64_Park_optische_Einen-gung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denk-mäler C65_Park_Verschat-tung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technik-museum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Aus-wirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirt-schaftung C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
50	15.12.2020	Der Name des B-Plans macht bereits deutlich, dass damit eine Bebauung festgesetzt werden soll, die fernab jeglicher Realität eine Lage im Stadtraum vorgaukelt, die ausschließlich den Verwertungsinteressen des Investors geschuldet ist.	50.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
		Tatsächlich haben die geplante Bebauung und Nutzung keinerlei Bezug zur vorhandenen Lage im Stadtraum, zur vorhandenen Bebauung und den vorhandenen Nutzungen auf dieser Seite des Landwehrkanals.	50.2	C26_Gesamtentwicklung C29_Einbindung
		Mit den Festsetzungen des B-Plans wird in unzulässiger Weise ein privater, ausschließlich wirtschaftlicher Eigennutz vorgezogen vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen ihrer BewohnerInnen nach einer nachhaltigen Stadtentwicklung.	50.3	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C09_Mehrwert
		Dem Verursacher des Bauvorhabens und dem zuständigen Bezirk ist z.B. gem. Verkehrsgutachten bekannt, dass die Steuerung der Lichtsignalanlagen nicht ausreichend berücksichtigt wurde, um regelmäßige tägliche Stauungen des motorisierten Verkehrs zu vermeiden.	50.4	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Damit wird sowohl die Lärmbelastung, wie die Luftbelastung auf unzulässige Weise deutlich erhöht. Das wiederum wurde nicht in den entsprechenden Lärm- und Luftgüteuntersuchungen sowie den entsprechenden Festsetzungen berücksichtigt.	50.5	C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe
		Die geplante Ausweisung des Gebiets als Kerngebiet mit einer auch dafür deutlich überzogenen Nutzungs- und Bebauungsdichte vernachlässigt grob fahrlässig die in der Realität vorhandene direkt angrenzende Parkanlage als lokal, regional, gesamtstädtisch, national und international bedeutsame Grünfläche, deren Belastungsgrenzen durch den seit der Eröffnung exponentiell gestiegenen Nutzungsdruck durch die „alten“ und „neuen“ AnwohnerInnen, erholungssuchende BerlinerInnen und wirtschaftlich relevanten TouristInnen bereits aktuell erreicht ist. Durch eine rechtlich nicht bzw. nicht dauerhaft einschränkbare Zulässigkeit der Mitnutzung der Parkanlage durch die KundInnen der gem. B-Plan zulässigen Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe wird diese bedeutsame und nicht erweiterbare Parkanlage in absehbarer Zeit jegliche biotischen und sonstigen erholungswirksamen Qualitäten verlieren und der öffentlichen Hand erhebliche Kosten für die Säuberung und Instandhaltung der Spiel- und Erholungsflächen verursachen.	50.6	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C27_Ziel_B-Plan C67_Park_Übernutzung
		Z.B. ist die schalltechnische Untersuchung anscheinend weder fach- und sachgerecht noch vollständig was die Berücksichtigung der bereits täglich und nächtlich vorhandenen Lärmbelastungen der AnwohnerInnen durch die Erholungssuchenden und den Straßenverkehr angeht. Die gesundheitlichen Auswirkungen der zusätzlichen Lärmbelastung (u.a. durch Schallreflexionen an den Fassaden der Neubebauung und den zusätzlichen Erschließungsverkehr) bei Tag und bei Nacht in Verbindung	50.7	C54_schalltechnische_Untersuchung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		mit den bereits vorhandenen Lärmbelastungen sind nicht nachvollziehbar - weder im Abwägungsbericht noch in den vorgesehenen Festsetzungen.		
		Die Untersuchung des Bodens auf Altlasten ist offenbar ebenfalls nicht fach- und sachgerecht erfolgt, speziell die Auswirkungen der Bodenbewegungen und -veränderungen auf eine mögliche Aktivierung der Altlasten, ihren Eintrag ins Grundwasser, der ggf. notwendige Schutz des Trinkwassers, die ggf. notwendige Einschränkung der Nutzung der umgebenden Freiflächen - auch die in der stadtbedeutsamen Parkanlage - sind bei der Abwägung zwischen privaten und öffentlichen Belangen nicht bzw. nicht ausreichend nachvollziehbar.	50.8	C15_Altlasten
		Die zusätzlichen raumgreifenden Lärm- und Luftbelastungen durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung der für den Raum und die räumliche Struktur völlig überdimensionierten geplanten Nutzungen und der damit verbundenen Menge an NutzerInnen wurden offenbar ebenfalls nicht sach- und fachgerecht ermittelt.	50.9	C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe
		Die maximal zulässigen Werte für den zusätzlich entstehenden gewerblichen Verkehr sowie die maximal zulässige Lärm- und Immissionsbelastungen müssen zwingend im B-Plan festgelegt werden, um den EigentümerInnen, NutzerInnen und den zuständigen Verwaltungen eine erfolgreiche Anrufung von Gerichten bei zukünftigen Auseinandersetzungen wegen Überschreitungen zu ermöglichen.	50.10	C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe
		Eine deutliche Auflockerung der Bebauung und eine signifikante Minderung der gesamten geplanten Gebäudehöhen auf die im gesamten umgebenen Raum vorhandene Kubatur und die Anzahl der Etagen muss zwingend erfolgen, um die Neubebauung angemessen in Lage des Gebiets im Stadt-raum, in das besondere, das Ortsbild prägende Stadtbild und die umgebende Bebauung zu integrieren, die in keiner Weise der Bebauung um den Potsdamer- und Leipziger Platz entspricht.	50.11	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Zudem wurde bei der Abwägung der privaten und der öffentlichen Belange anscheinend nicht bzw. nicht ausreichend die irreversible Verschattung der direkt angrenzenden Parkanlage, weiterer Grünflächen und der Wohnnutzung sowie weitere, bereits seit langem vorhandene, verbindlich vorbereitete und öffentlich angekündigte der Nachhaltigkeit dienende Planungen (wie zusätzlicher Schienen-, Fuß- und Radverkehr) berücksichtigt.	50.12	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C59_nachhaltiges_Quartier C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die geplanten Materialien für die Fassaden und die Gestaltung von Fassaden und Dächern werden auf eine völlig unzulässige Art und Weise zu einer nicht reversiblen Veränderung des Stadtbildes und einer Aufheizung der Berliner Innenstadt beitragen. Sie sind fachlich und sachlich nicht nötig	50.13	C57_Fassadengestaltung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		und nicht begründbar und sie entsprechend nicht dem aktuellen Stand der Technik, da es keinerlei Erfordernisse dafür gibt.		
		Stattdessen sind weitreichende negative Auswirkungen auf die Lage im Stadtraum (gesamstädtisches Klima, lokales Klima, Grundwasser, Trinkwasser, Oberflächenwasser, Lärm, Luftqualität, Aufwinde etc.) und auf den Naturraum zu erwarten (relevante, das Ortsbild prägende und geschützte Relikte der Landschafts- und Stadtentwicklung, die besonderen hier vorhandenen wildlebende Tiere und Pflanzen, das Landschaftsbild, die Erholungsqualitäten etc.).	50.14	C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C22_Windkomfort C62_Ortsbild_Sichtachsen C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Zu den relevanten, das Ortsbild prägenden Relikten der Stadtentwicklung zählen nicht nur die noch erhaltenen Anlagen der historischen Eisenbahnnutzung und die darauf entstandene "4. Natur", sondern auch die ganz besondere, für Berlin einzigartige Situation der U-Bahnanlagen des Gleisdreiecks. Sie werden durch die geplante Höhe und Dichte der Bebauung geradezu „unsichtbar“ gemacht und damit auf eine ahistorische und unzulässige Weise banalisiert und damit dauerhaft entwertet.	50.15	C72_nur_VI-140cab
		Die Festsetzung von maximal 7 Etagen für sämtliche geplanten Nutzungen ist als Ergebnis einer rechtlich sauberen Abwägung der wirtschaftlichen Gründe zu erwarten, um den aktuellen Eigentümern der umgebenden Bebauung die Qualität der bereits vorhandenen hochwertigen Nutzungen zu erhalten und vielleicht sogar durch eine angemessene Neubebauung für eine weitere Aufwertung des gesamten Bereichs zu sorgen.	50.16	C81_Subjektiv C28_städtebauliches_Konzept
		Für die Festsetzung der geplanten Höhe und Dichte der Bebauung wurde der Bestand offenbar nur sehr unvollständig erfasst. Eine Berücksichtigung der vorhandenen stadträumlichen und naturräumlichen Qualitäten und Mängel bei der Planung kann daher in keiner Weise nachhaltig sein. Die vorgelegten Planungen und Festsetzungen stellen stattdessen eine unzulässige Belastung dar - für den umgebenden Stadt- und Naturraum, das Stadtbild, das Landschaftsbild, das lokale und gesamstädtische Klima, die Qualität und die nachhaltige Bewirtschaftung des Regen-, Grund- und Oberflächenwassers. Und damit auch für das Leben und die Gesundheit aller Menschen, die in diesem Raum bereits und zukünftig leben und arbeiten sollen.	50.17	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C27_Ziel_B-Plan

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Aber auch die berechtigten Bedürfnisse der Stadt und ihrer BewohnerInnen was die technische Entwicklung von digitalen und anderen technischen Entwicklungen und Vernetzungen angeht wurden gem. den vorgelegten Stellungnahmen weder ausreichend noch sach- und fachgerecht untersucht, es konnten daher auch keine relevanten Untersuchungsergebnisse in den Festsetzungen im B-Plan berücksichtigt werden.	50.18	C71_Abwägung_privat/öffentlich C74_Fachgutachten
		Es ist nicht möglich, als einfache Bürgerin all die Mängel und Versäumnisse bei der Grundlagenermittlung und der Vorbereitung der geplanten Festsetzungen für die Neubebauung „Urbane Mitte“ vollständig und angemessen zu benennen, wenn vom Land Berlin - vertreten durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg - nicht einmal die offensichtlichen Mängel bei der Planung und Festsetzung von Rettungswegen bemerkt wurden, die als Grundlage für die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange unabdingbar sind, um die dauerhafte und gesetzlich gebotene Sicherung von Leib und Leben sämtlicher NutzerInnen (sowohl im Bestand wie in der Planung) zu gewährleisten.	50.19	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung C35_gesicherte_Erschließung
51	15.12.2020	Ich bin fast täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	51.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch GEGEN die Urbane Mitte einlegen:	51.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	51.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	51.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C60_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
52	15.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	52.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	52.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	52.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	52.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
53	15.12.2020	Ich schließe mich der Stellungnahme von Bürger 14 an und unterstütze sie, ergänze diese aber noch um einige Punkte. Hier also meine Stellungnahme:	53.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		1. Der bisherige Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist anachronistisch und nicht nachhaltig. Anachronistisch, weil er die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt und den sinkenden Bedarf an Büroimmobilien nicht berücksichtigt. Desgleichen auch nicht die prognostizierten fallenden Kaufpreise für Büroimmobilien um ca. 35%, entsprechend einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft vom Juli 2020.	53.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Nicht nachhaltig, weil er angesichts des wachsenden Wohnungsbedarfs in Berlin, des Mangels an bezahlbarem Wohnraum im Zentrum von Berlin und des sinkenden Bedarfs an Büroimmobilien keine ausgeprägte zukunftsweisende Mischnutzung der Gebäude vorsieht. Unter Mischnutzung wird hier mehr Fläche für Wohnungen und weniger Fläche für Büros verstanden.	53.3	C43_Forderung_Wohnen
		3. Die Begründung für die ausschließliche Planung von Büroflächen (Lärmbelastung) erscheint angesichts benachbarter Wohnbebauungen (Flottwellstraße, Möckernkiez, ehemaliges Parkhaus De-bis), die mindestens ebenso hohen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wenig überzeugend.	53.4	C43_Forderung_Wohnen
		4. Angesichts der vorhandenen und wachsenden Müllberge im Gleisdreieckpark könnte bei reiner Büronutzung ein zusätzliches Problem durch Verpackungsmüll aufgrund des „Lunchtogo“ der Büroangestellten hinzukommen. Im Bebauungsplanentwurf ist ein Konzept zur Vermeidung und Bewältigung zusätzlichen Mülls nicht erkennbar. Ein solches wird es aber brauchen.	53.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		5. Der Bebauungsplanentwurf setzt sich nicht mit den Problemen des wachsenden Konfliktpotentials zwischen Fußgängern*innen und Radfahrer*innen auseinander, der bei kompakter Bebauung noch weniger Platz zum Ausweichen und zur Lösung der Probleme lassen wird.	53.6	C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
		6. Es wird angeregt, in den geplanten Gebäuden öffentliche Toiletten vorzusehen, die Parknutzer*innen zur Verfügung stehen.	53.7	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
54	15.12.2020	Als Architektin und Nutzerin des Gleisdreieckparks sehe ich die geplante Bebauung in dieser Höhe als sehr problematisch an.	54.1	C50_Gebäudehöhen
		Dieser Park wird vor allem durch die hoch gelegenen Gleisanlagen charakterisiert. Gebäude in gleicher Höhe, oder solche, die diese überragen, konkurrieren visuell und drängen sie in den Hintergrund.	54.2	C81_Subjektiv C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Die geplante Bebauung engt die Offenheit und Großzügigkeit des Parks deutlich ein und begrenzt den Blick erheblich.	54.3	C64_Park_optische_Einengung
		Neue Gebäude sollten die Höhe der vorhandenen Bebauung nicht überschreiten. Die Höhe der Gebäude nimmt zur umliegenden Bebauung keinen Bezug auf; die Bauten sind Fremdkörper in dieser Umgebung. Städtebaulich ist dieser Ansatz nicht nachvollziehbar.	54.4	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C29_Einbindung
55	16.12.2020	Hiermit legen wir fristgerecht Widerspruch gegen den Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein. Unsere Argumente betreffen stadthistorische, ökologische und rechtliche Aspekte.	55.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die geplante Bebauung übertrifft deutlich das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß der Bebauung. Die GFZ-Kennziffer (Geschossflächenzahl) wird dort mit 3,5 als maximal zulässiger Wert angesetzt. Doch dieser wird bei diesem Bebauungsplanentwurf durch den Wert von 4,1 deutlich (um mehr als 17%) überschritten.	55.2	C48_GF/GFZ-Höhe
		Diese extreme Verdichtung wird zu einer unzulässigen Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden, Bauten führen. Auch die freien Sichtachsen des Gleisdreieckparks werden durch diese geplanten Bauten nachhaltig zerstört.	55.3	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Als negativer Nebeneffekt der Bauten wird in den Vormittagsstunden die westliche Seite des Parks und dann im Verlauf des Tags ab mittags dann östlich das Freigelände des Museums verschattet.	55.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Unabänderbare Schäden an Flora (und als Folge Fauna) des innerstädtischen Parkraumes werden als Folge auftreten.	55.5	C13_Flora_Fauna
		In dem Planungsentwurf wird in keiner Form mit geeigneten Maßnahmen der 100%igen Versiegelung der Grundstücksfläche entgegengearbeitet.	55.6	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch wird der starke Anstieg der Anzahl der Parknutzer*innen in diesem Bereich (unter anderem während der Mittagspause der dort arbeitenden Bürobeschäftigten) die bereits jetzt schon bestehende Übernutzung des Grünraums weiter forcieren und zudem zu einem weiteren starken Anstieg des Mülls führen. An keiner Stelle des vorliegenden Planungsentwurfes ist zu erkennen, dass auf diesen Nutzerdruck planerisch reagiert wird.	55.7	C67_Park_Übernutzung C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		In der folgenden Detailplanung ist als Verpflichtung zu fordern, dass zum Beispiel ausreichend und gut zugängliche öffentliche Toiletten zu realisieren sind.	55.8	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		Zudem wird das kritische Thema der Wegequerung ▪ Haupt-Radweg in Nord-Süd-Richtung am Westrand des Planungsbereichs zur ▪ Fußwegung in West-Ost-Richtung von Pohlstraße und Kurfürstenstraße vom/zum Verkehrsknotenpunkt ÖPNV- Gleisdreieck und auch weiter Richtung Schöneberger Ufer in keiner Form im Planungsentwurf aufgegriffen. Auch hier besteht planungstechnisch extremer Handlungsbedarf.	55.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		Der Planungsentwurf ist somit in dieser Form abzulehnen.	55.10	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
57	16.12.2020	Ich fordere Sie auf, den besonderen gesetzlichen Artenschutz im B-Plan zu berücksichtigen. Das Gutachten (Scharon 2017) hat gebäudebewohnende Tierarten (Hausrotschwanz, Haussperlinge, Bachstelze) festgestellt. Es werden im Fachgutachten Artenschutz deutlich die sich aus den artenschutzrechtlichen Vorgaben ergebenden Vermeidungsmaßnahmen dargestellt: ▪ Tötungsverbot beim Abriss berücksichtigen (Bauzeitenmanagement, Vergrämung) ▪ und das Anbringen von Ersatzmaßnahmen in Form künstlicher Nisthilfen für die zerstörten Brutplätze an Gebäuden.	57.1	C14_Artenschutz C72_nur_VI-140cab
		So verkürzt wie der B-Plan Entwurf das Thema Biologische Vielfalt abhandelt, sich nur auf Freibrüter und Zwergfledermäuse bezieht, ist er nicht belastbar und wäre nicht vollzugsfähig.	57.2	C11_Umweltbericht C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C81_Subjektiv
		Der besondere Artenschutz nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3, betreff Gebäudebrüter, ist ebenfalls zu berücksichtigen und die Folgerungen des Fachgutachtens sind in der Bauplanung bitte umzusetzen, sowie funktionserhaltende Maßnahmen zu treffen.	57.3	C14_Artenschutz C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
58	16.12.2020	Das Projekt ist in seinem Maß der baulichen Dichte und in seiner städtebaulich räumlichen Gestalt überdimensioniert. Während an wirklich geeigneten städtischen Orten lange überlegt wird, ob Hochhäuser passen, wird im Gleisdreieckpark mit dem Projekt Urbane Mitte einfach ein zweiter Alexanderplatz geschaffen, und das passiert ohne eine breite öffentliche Debatte.	58.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C28_städtebauliches_Konzept C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Es ist bereits jetzt zu erleben, dass der Park an seiner Belastungsgrenze angelangt ist und es ist zu befürchten, dass eine weitere Überstrapazierung zerstörerische Auswirkungen hat.	58.2	C67_Park_Übernutzung
		Die bauliche Verdichtung im Umfeld des Parks ist bereits in den letzten Jahren durch Neubauprojekte erheblich gestiegen (z.B. Möckernkiez, Flottwellstraße) und ein Ende ist nicht abzusehen (z.B. Dragonerareal, Postbankareal, Hochhausplanung in der Schöneberger Straße). Die Frage ist auch, wie die Infrastruktur diesen Aufwuchs an Nutzung bewältigen soll. Aus diesem Grund schließe ich mich bestehenden Forderungen an:	58.3	C26_Gesamtentwicklung C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		<u>"1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) bleiben!</u> Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag übertrieben hoch festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nun 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1 – obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vorsieht. Die nun geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	58.4	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags	58.5	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	58.6	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	58.7	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese	58.8	C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.		
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	58.9	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.“	58.10	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
59	16.12.2020	Ich halte einen Anteil von ca. 75% Bürofläche nicht für zeitgemäß bzw. nachhaltig. In Zeiten von Homeoffice (auch nach der Corona-Pandemie) u. einem stetig hohen Wohnraumbedarf in Berlin plädiere ich für einen deutlich höheren Anteil an Wohnraum.	59.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
60	16.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	60.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	60.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	60.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert:	60.4	C27_Ziel_B-Plan

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.		C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
61	16.12.2020	Folgende Sachverhalte erfordern eine erneute Bearbeitung der Unterlagen zum B-Plan VI-140cab:	61.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		<u>1) Sofortige Herstellung und Nutzung der S21-Strecke für elektrisch betriebene Baustellenlogistik als Genehmigungsvoraussetzung</u> Das in der Begründung zum B-Plan erwähnte Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) fordert die Orientierung an bestehender Schieneninfrastruktur und ein verkehrssparendes Vorgehen. Für die elektrische Baustoffver- und entsorgung des Plangebiets bietet sich die sowieso zu schaffende S21-Stecke an (die Fernbahn scheidet aus eisenbahnbetrieblichen und Lagegründen aus) und ist aus folgenden Gründen zu realisieren: Mit Blick auf die im Zuge des vorliegenden B-Plans VI-140cab und des benachbarten B-Plans VI-140caa einzubringenden Baumassen und die durch diese induzierten zu erwartenden sehr starken Baustellenverkehre sind folgende Punkte wesentlich und zu beachten:	61.2	C24_Baulogistik

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		▪ Sofern mit dem Lkw transportiert, erfolgen alle Transporte über die Nadelöhre Trebbiner Straße bzw. Luckenwalder Straße (Lieferung und Leerfahrt sowie Abtransport von Abfällen, auszuräumendem Baugrund usw.) Das beide Nadelöhre erschließende Tempelhofer Ufer ist in der Kapazität dauerhaft um 33% reduziert durch die grundsätzlich zu begrüßende und keinesfalls wieder zu entfernende Fahrradspur. ▪ Das Verkehrsgutachten erwähnt unter Punkt 3.5.2: „Ereignisse wie die Startnummernausgabe sowie Messeveranstaltungen finden im Bereich der Station Berlin regelmäßig statt bzw. stellen eine übliche Situation dar.“ Punktuell bzw. zeitlich stark steigende Verkehrsbelastungen in direkter Nähe zum Plangebiet sind auch in der Bauphase zu erwarten. ▪ In Berlin gibt es innerstädtisch keine wesentliche Baustoffindustrie (Zudem wäre eine solche und deren Einbindung in die Produktion von gewonnenen Ausschreibungen abhängig), so dass eine Versorgung der Baustelle immer erheblichen Lkw-Verkehr von weit außerhalb durch das gesamte Stadtgebiet bis zum Baufeld und die Leerfahrt des Lkw wieder aus dem Stadtgebiet hinaus erzeugt mit den folgenden negativen Nebeneffekten für alle befahrenen Straßen in den jeweils betroffenen Berliner Stadtbezirken: ▪ CO₂-Ausstoß ▪ Dieselruß ▪ Verkehrslärm lauter Lkw-Motoren erhöhtes Unfallrisiko durch zahlreiche zusätzliche, große Schwerlastfahrzeuge		
		→ Daher ist zur Vermeidung der erheblichen negativen Nebeneffekte zum Nutzen vieler Berlinerinnen und Berliner folgende Alternative zur Baustellenversorgung zu realisieren: ▪ Die S21-Verbindung zwischen Yorckstraße und Potsdamer Platz ist umgehend zu priorisieren und zu bauen (für diesen Vorschlag ist der Lückenschluss der S21 zwischen Potsdamer Platz und Hbf. keine zwingende Voraussetzung). Da die Gebäude zwischen Köthener Straße und Gabriele-Tergit-Promenade bereits den S-Bahn-Tunnel enthalten, ist lediglich die Querung des Landwehrkanals und des Parks mit höherem Aufwand verbunden. ▪ Der neue S-Bahnhof „Gleisdreieck“ wird zunächst als Güterbahnhof zur Entladung von Güterwagen ausgestaltet (und deren anschließende Beladung mit Abfallcontainern usw.). Dafür ist zwar nicht sehr viel Platz, aber alles, was auf einen Lkw passt, lässt sich bei geschickter Nutzung der Flächen hier auch entladen, wenn z.B. ACTS-Container („Abroll-Container-Transportsystem“) auf den Güterwaggons eingesetzt werden. ▪ Am Rande Berlins wird am S-Bahn-Netz auf einer geeigneten Bahnseitenfläche ein weiterer Baulogistik-Bahnhof zur Beladung der Waggons erstellt (nur wenige Gleise erforderlich) und die neuen Gleise mit S-Bahn-Gleichstrom ausgestattet. Die Triebfahrzeuge der Güterzüge sind die	61.3	C24_Baulogistik

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		auf Gleichstromnetzen eingesetzten speziellen Bauzugloks, die Güterwagen kurze offene Flachwagen in Normalspurweite. Damit kann der sehr weit überwiegende Teil der Baustellenlogistik elektrisch abwickelt werden und ist somit CO₂-neutral (bei „grünem“ Bahnstrom), frei von Diesellärm, bei Verkehrslärm nur mit elektrischem Antrieb, in der Innenstadt weitgehend unterirdisch und ohne erhöhtes Unfallrisiko auf den Straßen erfolgen. Die Versorgung erfolgt über die S-Bahn-Gleise vom Baustellbahnhof außerhalb Berlins (nur bis dort fahren die Lkw) über die Yorckstraße bis zur Entladung am Bahnhof Gleisdreieck (und ggf. Beladung mit Abfallcontainern). Von dort laufen die leeren oder mit Abfall beladenen Bauzüge über Potsdamer Platz und den Nord-Süd-Tunnel weiter im S-Bahn-Netz zurück zum Baustellbahnhof. - Dabei gibt es lediglich wenige limitierende Faktoren wie z. B. bei den Bogenradien im Nord-Süd-Tunnel und dem dort maßgeblichen Lichtraumprofil, so dass keine besonders voluminösen oder überlangen Baustoffe durch die Tunnel laufen können. Die Limitierungen für Wagenlängen und Transportgefäße schließen aber nur wenige Prozent der anzuliefernden Materialien aus. Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007) fordert die Orientierung an bestehender Schieneninfrastruktur und ein verkehrssparendes Vorgehen. Somit sind als Bedingung für den Beschluss des B-Plans vor Beginn der Baumaßnahmen die Voraussetzungen für die elektrisch angetriebene Baustoffver- und entsorgung des Plangebiets zu schaffen.		
		<u>2) Verstoß gegen das Ziel der CO₂-Einsparung beim Bau unnötiger Büroflächen ersetzen durch innenstadtnahe Wohnbebauung in CO₂ neutraler Bauweise</u> Der geplante Umfang der Bauarbeiten ist mit Kenntnis der Entwicklung Ende 2020 grundsätzlich abzulehnen, da er gegen das erklärte Ziel der Berliner Landesregierung, CO₂ in erheblichem Umfang bei verzichtbaren Maßnahmen einzusparen, verstößt: Die dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs zugrunde gelegten Materialien werden überwiegend CO₂-intensiv (z. B. Beton) produziert und transportiert, auch bei einem später erwartbaren Rückbau/Ersatz ist höchstens ein Downcycling zu erwarten.	61.4	C59_nachhaltiges_Quartier C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		Wäre der Bedarf an genau diesen Räumlichkeiten an dieser Stelle unbedingt gegeben, könnte über Kompromisse oder Ausgleichsmaßnahmen diskutiert werden, aber hier ist vor allem weiterer Büroraum in erheblichem Umfang vorgesehen, der heute nicht mehr benötigt wird: Die dem Städtebaulichen Entwurf zugrunde gelegten Annahmen werden spätestens durch allgemein wahrnehmbare Erkenntnisse aus 2020 als überholt angesehen und sind somit eine sachlich nicht mehr begründete Grundlage für die weiteren planerischen und rechtlichen Schritte: Die Verlagerung der überwiegenden Zahl der Büroarbeitsplätze im Stadtzentrum Berlins in das sog. „home office“ (digital unterstütztes Arbeiten von zu Hause aus) wird sich nach jetzigem Erkenntnis-	61.5	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		stand auf einem stark spürbaren Niveau verstetigen - a) aus Unternehmensinteresse zur Kostensenkung und b) aus Arbeitnehmerinteresse für mehr persönliche Gestaltungsmöglichkeiten und Vermeidung von Pendlerfahrten. Dies wird zu einem Freiziehen von Büroflächen in erheblichem Umfang im direkten Stadtzentrum führen. Solches ist nicht nur abstrakt in Äußerungen aus der Immobilienbranche wahrnehmbar, sondern es gibt auch konkrete Beispiele aus unmittelbarer Nähe zum Plangebiet: Die Deutsche Bahn wird z. B. die Büroräume hinter dem Bahn Tower im Sony Center, Bellevuestraße 3-5, ab Ende 2021 aufgeben (8 und 6 Etagen in zwei Gebäudeteilen). Es wird allein durch den Corona-Effekt bereits neben diesen sehr vielen weiteren freiwerdenden Büroflächen in Berlin geben, die für neue Gewerbeansiedlungen zur Verfügung stehen. Neue Bürobauten sind hier nicht erforderlich. Weiterhin wird an anderen Stellen Berlins ebenfalls noch zusätzliche Bürofläche in erheblichem Umfang entstehen, z.B. am ehemaligen Flughafen Tegel. Somit ist die Notwendigkeit weiterer Büroflächen nicht mehr gegeben, deren Errichtung widerspricht somit dem Ziel der Berliner Landesregierung zur Reduzierung/Vermeidung von unnötig freigesetztem CO₂ und damit aufzugeben.		C59_nachhaltiges_Quartier
		Stattdessen ist die Schaffung von dringend benötigtem innenstadtnahem Wohnraum zu prüfen und mit CO ₂ -arm produzierten Baustoffen zu prüfen.	61.6	C43_Forderung_Wohnen C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		<u>3) Mangelhaftes und unvollständiges Verkehrliches Gutachten</u> Das verkehrliche Gutachten basiert auf veralteten Grundlagen und ist unvollständig: Die Annahmen zur verkehrlichen Umgebung sind spätestens seit diesem Jahr maßgeblich verändert: Die Anlage von sog. „Pop-up bike lanes“ auch am Tempelhofer Ufer hat dort die für a) den Baustellenverkehr und b) jeglichen künftigen Kfz-Verkehr verfügbaren Spuren um 33% reduziert. Durch diese erhebliche Veränderung sind alle Aussagen zur verkehrlichen Belastung auf dieser Straße hinfällig und neu zu erarbeiten. Über das Tempelhofer Ufer ist die Trebbiner Straße und damit das Plangebiet an das öffentliche Straßennetz angebunden.	61.7	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Die im Zuge der Corona-Pandemie massiv gestiegene Paketlogistik erhöht das Verkehrsaufkommen der DHL am Depot in der Luckenwalder Straße und damit verbunden am Tempelhofer Ufer, der bisher eingetretene zunehmende Onlinehandel wurde durch diesen Effekt weiter verstärkt und wird weiter auf hohem Niveau bleiben.	61.8	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Die betrachteten Fußgängerfurten sind unvollständig: Keine Aussage wurde zum Fußgängerweg durch den Westpark von der Rampe Pohlstraße Richtung U-Bahn Gleisdreieck bei der Kreuzung	61.9	C72_nur_VI-140cab C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		des Fernradweges Berlin-Leipzig getroffen. Dies ist bereits heute ein verkehrlicher Gefahrenpunkt. Somit sind die verkehrlichen Gutachten erheblich zu überarbeiten bzw. zu ersetzen. (unmittelbarer Anwohner am Westpark)		
62	16.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen. Ich konnte dort unzählige erholsame Stunden an der frischen Luft in relativer Nähe zu meinem Wohnort verbringen und diverse neue soziale Kontakte knüpfen. Insbesondere das Areal rund um Skater Park, Basketball - und Fußballplatz hat einen kommunikativen, integrativen Community-Charakter, der erhalten werden muss.	62.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	62.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	62.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	62.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
63	16.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für alle zu schätzen.	63.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	63.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	63.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	63.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
64	16.12.2020	Als Anwohnerin des Parks seit 2018 (z.Z. vorübergehend in Flensburg gemeldet) möchte ich Einspruch gegen Umfang und Art der geplanten Bebauung einlegen, aus folgenden Gründen:	64.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		1. Der Charakter des Parks als Erholungsgebiet für die angrenzenden Quartiere wäre schwer beeinträchtigt durch Tausende von Berufspendlern auf den Wegen und Freizeitflächen. Der Erholungswert wird bereits durch den Weiterbau der S21 nach Süden geschmälert (gegen den sich dieser Einspruch aber nicht richtet).	64.2	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		2. Die Verbindungswege vom (Süd-)Ostteil des Parks in den Westteil sind bereits zurzeit vollkommen unterdimensioniert, vor allem an der Engstelle nördlich des Poststellwerks; in dem Projekt sind keine Entlastungswege für Fußgänger und Radler vorgesehen.	64.3	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
		3. Baulich ist das Projekt in keiner Weise an die nach Gebäudehöhe weitgehend gleichartige Bestandsbebauung im Westen, Osten und Süden angepasst.	64.4	C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung
		4. Ob in Zukunft tatsächlich Mehrbedarf an Büroflächen besteht, ist höchst zweifelhaft. Leerstand droht - entweder im Projekt selbst oder in anderen Teilen der Stadt. Modernisierung der Bestandsimmobilien ist wichtiger als Zubauen letzter innenstadtnahe Freiflächen. Vielen Dank für Berücksichtigung dieser Einwände!	64.5	C42_Büromarkt_Büroflächen C26_Gesamtentwicklung
65	16.12.2020	<u>1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben!</u> Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Der städtebauliche Vertrag sieht eine GFZ von 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vor. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	65.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung zumindest verringert werden: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park	65.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park - die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten - die Verschattung des Westparks vormittags - die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags - das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	65.3	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein. Deshalb wurde diese auch nicht ausgeschlossen. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen	65.4	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz/ Tilla-Durieux-Park zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Maß Wohnraum, Park und Geschäfte zu mischen. Bei einer Bebauung, die Wohnen ausschließt, würde dieser Teil des Parks des Nachts zu einer leuchtenden Kulisse ohne weiteren Sinn reduziert werden. (siehe DB Bahn Turm Kreuzung Potsdamer Straße/ Ebertstraße).	65.5	C32_Unbelebt
		Wenn Menschen in der urbanen Mitte wohnen könnten, würde zum einen die Lichtverschmutzung des Nachts reduziert werden müssen (Recht auf Nacht) und dadurch sowohl den menschlichen wie auch den tierischen Bewohner*innen Berlins gedient. Ein Park ist nun mal kein „Business“-Zentrum! Ein Park, eine Stadt, ist Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, Pilze und Hyphen gemeinsam.	65.6	C70_Lichtverschmutzung
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 70% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen. Die Dachbegrünung würde auch den erhöhten Ausstoß an CO2 durch den Bau und Betrieb der urbanen Mitte ausgleichen, Stichpunkt Klimaneutralität Europas bis 2030. (Besser wäre es schon, damit langsam zu beginnen...)	65.7	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung oder Verdreifachung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	65.8	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		<u>5. Gewerbliche Leerstände in der Gegend prüfen, auffüllen und dann neues Bauen</u>	65.9	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Blick auf die Erkenntnisse aus der Corona Pandemie in Bezug zu Home-Office und Digitalisierung, Nachhaltigkeit/ Klimakrise und EU Ziele zu 1,5 Grad Erderwärmung. Untersuchungen sollten sich auf die nun leeren gewerblich-genutzten Hochhäuser am Potsdamer Platz beziehen. Dort befindet sich ein weiteres Gebäude allein für gewerbliche Zwecke im Bau. Mall of Berlin hat Leerstand. Potsdamer Arkaden wiesen geraume Zeit vor Umbau massiven Leerstand auf. Postcheckamt wird, obwohl vorherige Planung Wohnen im Turm vorgeschlagen hat, nun allein gewerblich genutzt werden. Wurde diese Umplanung bei der Planung der Urbanen Mitte berücksichtigt? Was braucht die Gegend, die sich im Einzugsradius dreier Bezirke befindet an Gewerbeflächen? Werden alle vorhandenen Immobilien, in welchen m² gewerblich vermietet werden in die Planung einbezogen? Wie werden diese mit den Prognosen der Immobilien-Preis/Leistung/Nutzung-Entwicklungen Post-Corona verbunden?		C42_Büromarkt_Büroflächen
66	16.12.2020	<u>1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben!</u> Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Der städtebauliche Vertrag sieht eine GFZ von 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vor. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	66.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung zumindest verringert werden: - die Einschränkung des Raumgefühls im Park - der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park - die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten	66.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- die Verschattung des Westparks vormittags - die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags - das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	66.3	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein. Deshalb wurde diese auch nicht ausgeschlossen. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste noch erfolgen.	66.4	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz/ Tilla-Durieux-Park zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Maß Wohnraum, Park und Geschäfte zu mischen. Bei einer Bebauung, die Wohnen ausschließt, würde dieser Teil des Parks des Nachts zu einer leuchtenden Kulisse ohne weiteren Sinn reduziert werden. (siehe DB Bahn Turm Kreuzung Potsdamer Straße/ Ebertstraße).	66.5	C32_Unbelebt
		Wenn Menschen in der urbanen Mitte wohnen könnten, würde zum einen die Lichtverschmutzung des Nachts reduziert werden müssen (Recht auf Nacht) und dadurch sowohl den menschlichen wie auch den tierischen Bewohner*innen Berlins gedient. Ein Park ist nun mal kein „Business“-Zentrum! Ein Park, eine Stadt, ist Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, Pilze und Hyphen gemeinsam.	66.6	C70_Lichtverschmutzung
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 70% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen. Die Dachbegrünung würde auch den erhöhten Ausstoß an CO2 durch den Bau und Betrieb der urbanen Mitte ausgleichen, Stichpunkt Klimaneutralität Europas bis 2030. (Besser wäre es schon, damit langsam zu beginnen...)	66.7	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung oder Verdreifachung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	66.8	C55_Anpflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		<u>5. Gewerbliche Leerstände in der Gegend prüfen, auffüllen und dann neues Bauen</u> - Blick auf die Erkenntnisse aus der Corona Pandemie in Bezug zu Home-Office und Digitalisierung, Nachhaltigkeit/ Klimakrise und EU Ziele zu 1,5 Grad Erderwärmung.	66.9	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Untersuchungen sollten sich auf die nun leeren gewerblich-genutzten Hochhäuser am Potsdamer Platz beziehen. Dort befindet sich ein weiteres Gebäude allein für gewerbliche Zwecke im Bau. Mall of Berlin hat Leerstand. Potsdamer Arkaden wiesen geraume Zeit vor Umbau massiven Leerstand auf. Postcheckamt wird, obwohl vorherige Planung Wohnen im Turm vorgeschlagen hat, nun allein gewerblich genutzt werden. Wurde diese Umplanung bei der Planung der Urbanen Mitte berücksichtigt? Was braucht die Gegend, die sich im Einzugsradius dreier Bezirke befindet an Gewerbeflächen? Werden alle vorhandenen Immobilien, in welchen m² gewerblich vermietet werden in die Planung einbezogen? Wie werden diese mit den Prognosen der Immobilien-Preis/ Leistung/ Nutzung-Entwicklungen Post-Corona verbunden?		
67	16.12.2020	<u>1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben!</u> Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Der städtebauliche Vertrag sieht eine GFZ von 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vor. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	67.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung zumindest verringert werden: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags	67.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	67.3	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein. Deshalb wurde diese auch nicht ausgeschlossen. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste noch erfolgen.	67.4	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz/ Tilla-Durieux-Park zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Maß Wohnraum, Park und Geschäfte zu mischen. Bei einer Bebauung, die Wohnen ausschließt, würde dieser Teil des Parks des Nachts	67.5	C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		zu einer leuchtenden Kulisse ohne weiteren Sinn reduziert werden. (siehe DB Bahn Turm Kreuzung Potsdamer Straße/ Ebertstraße).		
		Wenn Menschen in der urbanen Mitte wohnen könnten, würde zum einen die Lichtverschmutzung des Nachts reduziert werden müssen (Recht auf Nacht) und dadurch sowohl den menschlichen wie auch den tierischen Bewohner*innen Berlins gedient. Ein Park ist nun mal kein „Business“-Zentrum! Ein Park, eine Stadt, ist Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, Pilzen und Hyphen gemeinsam.	67.6	C70_Lichtverschmutzung
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 70% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen. Die Dachbegrünung würde auch den erhöhten Ausstoß an CO2 durch den Bau und Betrieb der urbanen Mitte ausgleichen, Stichpunkt Klimaneutralität Europas bis 2030. (Besser wäre es schon, damit langsam zu beginnen...)	67.7	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung oder Verdreifachung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	67.8	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		<u>5. Gewerbliche Leerstände in der Gegend prüfen, auffüllen und dann neues Bauen</u> - Blick auf die Erkenntnisse aus der Corona Pandemie in Bezug zu Home-Office und Digitalisierung, Nachhaltigkeit/ Klimakrise und EU Ziele zu 1,5 Grad Erderwärmung. Untersuchungen sollten sich auf die nun leeren gewerblich-genutzten Hochhäuser am Potsdamer Platz beziehen. Dort befindet sich ein weiteres Gebäude allein für gewerbliche Zwecke im Bau.	67.9	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Mall of Berlin hat Leerstand. Potsdamer Arkaden wiesen vor Umbau massiven Leerstand auf. Postcheckamt wird, obwohl vorherige Planung Wohnen im Turm vorgeschlagen hat, nun allein gewerblich genutzt werden. Wurde diese Umplanung bei der Planung der Urbanen Mitte berücksichtigt? Was braucht die Gegend, die sich im Einzugsradius dreier Bezirke befindet an Gewerbeflächen? Werden alle vorhandenen Immobilien, in welchen m² zu Höchstpreisen vermietet sind, einbezogen in die Planung? Wie werden diese mit den Prognosen der Immobilien-Preis-Entwicklungen Post-Corona verbunden?		
68	16.12.2020	<u>1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben!</u> Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Der städtebauliche Vertrag sieht eine GFZ von 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vor. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	68.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung zumindest verringert werden: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand	68.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche. Erwärmung der Stadt steigt weiter. - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	68.3	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: - Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. - Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein. Deshalb wurde diese auch nicht ausgeschlossen. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste noch erfolgen.	68.4	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz/ Tilla-Durieux-Park zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Maß Wohnraum, Park und Geschäfte zu mischen. Bei einer Bebauung, die Wohnen ausschließt, würde dieser Teil des Parks des Nachts zu einer leuchtenden Kulisse ohne weiteren Sinn reduziert werden. (siehe DB Bahn Turm Kreuzung Potsdamer Straße/ Ebertstraße).	68.5	C32_Unbelebt
		Wenn Menschen in der urbanen Mitte wohnen könnten, würde zum einen die Lichtverschmutzung des Nachts reduziert werden müssen (Recht auf Nacht) und dadurch sowohl den menschlichen wie	68.6	C70_Lichtverschmutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		auch den tierischen Bewohner*innen Berlins gedient. Ein Park ist nun mal kein „Business“-Zentrum! Ein Park, eine Stadt, ist Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen, Pilzen und Hyphen gemeinsam.		
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 70% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen. Die Dachbegrünung würde auch den erhöhten Ausstoß an CO ₂ durch den Bau und Betrieb der urbanen Mitte ausgleichen, Stichpunkt Klimaneutralität Europas bis 2030. (Besser wäre es schon, damit langsam zu beginnen...)	68.7	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung oder Verdreifachung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	68.8	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		- Gewerbliche Leerstände in der Gegend prüfen, auffüllen und dann neues Bauen - Blick auf die Erkenntnisse aus der Corona Pandemie in Bezug zu Home-Office und Digitalisierung, Nachhaltigkeit/ Klimakrise und EU Ziele zu 1,5 Grad Erderwärmung. Untersuchungen sollten sich auf die nun leeren gewerblich-genutzten Hochhäuser am Potsdamer Platz beziehen. Dort befindet sich ein weiteres Gebäude allein für gewerbliche Zwecke im Bau. Mall of Berlin hat Leerstand. Potsdamer Arkaden wiesen vor Umbau massiven Leerstand auf. Postcheckamt wird, obwohl vorherige Planung Wohnen im Turm vorgeschlagen hat, nun allein gewerblich genutzt werden. Wurde diese Umplanung bei der Planung der Urbanen Mitte berücksichtigt?	68.9	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Was braucht die Gegend, die sich im Einzugsradius dreier Bezirke befindet an Gewerbeflächen? Werden alle vorhandenen Immobilien, in welchen m ² zu Höchstpreisen vermietet sind, einbezogen in die Planung? Wie werden diese mit den Prognosen der Immobilien-Preis-Entwicklungen Post-Corona verbunden?		
69	16.12.2020	<u>Der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen ist nicht mehr angemessen</u> Für etwa Dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. In der Begründung des B-Plan-Entwurfs vom 6.8.2020 sind offenbar keine Erkenntnisse aus einem halben Jahr Corona-Pandemie eingeflossen. Langfristigen Auswirkungen des vermehrten Arbeitens im Homeoffice scheinen unberücksichtigt. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflaeche-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Angesichts von großen Einsparpotenzialen für Unternehmen durch die Förderung mobiler Arbeit erscheint die geplante Bebauung mitten in einer Naherholungsfläche als bizarrer Anachronismus. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, auch Wohnungen vorzusehen.	69.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Wohnen zulassen</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	69.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen.	69.3	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		2. Dagegen wird behauptet, »[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitest gehenden Ausschluss von Wohnnutzung« (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		3. Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen (Potsdamer Platz 2.0).	69.4	C32_Unbelebt
		Enorme Bauhöhe Die ohnehin schon massive Bebauung wird über die vertraglichen Vereinbarungen städtebaulichen Vertrag von 2005 unzulässiger Weise überschritten. Siehe hierzu auch folgende Artikel: https://gleisdreieck-blog.de/2020/12/13/urbane-mitte-fast-ein-drittel-mehr-baumasse-als-im-staedtebaulichen-vertrag-vorgesehen/ https://taz.de/Investoren-planen-Buerogebaeude-am-Park/!5733580/ Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Es gibt keine vernünftige Begründung für eine solche Baumasse in einem Park. Wenn die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter.	69.5	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		Das hätte positive Auswirkungen auf das Raumgefühl im Park, auf die Erhaltung des Parks als »Oase« inmitten massiver Nachverdichtung, auf eine Vermeidung eines »Potsdamer Platz 2.0«-Gefühls und nicht zuletzt auch auf die Akzeptanz der geplanten Bebauung durch die Anlieger.	69.6	C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung
		Und es würde zahlreiche Probleme mindern, die in den Gutachten beschrieben werden: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags	69.7	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>Radverkehr</u> Der Park ist seit dem ersten Tag ein stark genutztes Naherholungsgebiet, nicht nur im Sommer sogar stark übernutzt. Durch die Parkrandbebauung ist schon viel Fläche und Gestaltung verlorengegangen. Eine derart hohe Bebauung, wie sie jetzt geplant ist, führt zwangsläufig zu noch mehr Nutzern und zusätzlichem Verkehr tagsüber (Fußgänger, Radfahrer und mit dem PKW Anfahrende sowie E-Roller etc.). Schon jetzt gibt es starke Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern.	69.8	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C34_zusätzlicher_Verkehr
		Das Gutachten für Fuß- und Radverkehr ist aus dem Jahr 2017. Man kann jetzt schon davon ausgehen, dass es nicht mehr zutreffend ist, im Gutachten selbst wird auf Seite 30 in Bezug auf Stellplatzkapazitäten darauf hingewiesen: »Unter Berücksichtigung, dass Berlin den Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren deutlich steigern möchte, sind im Sinne der in der Radstrategie verankerten Wachstumsvorsorge veränderte Ansätze zur Kapazitätsermittlung der Fahrradabstellplätze erforderlich. Unter Berücksichtigung eines Radverkehrsanteils am Modal Split von bis zu 30 % ist von einer erheblichen Kapazitätserweiterung auszugehen.«	69.9	C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb
		<u>Berücksichtigung von Bürgerbeteiligung</u> https://taz.de/Investoren-planen-Buerogebaeude-am-Park/!5733580/	69.10	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		In oben zitiertem taz-Artikel ist zu lesen: <i>»Lohnt es sich also überhaupt, beim Bezirksamt Einspruch gegen den Bebauungsplan einzu-reichen? Matthias Bauer stellt sich die Frage selbst. In einem ersten Beteiligungsverfahren, schreibt er, hätten sich bei 150 Stellungnahmen lediglich neun für das Projekt ausgesprochen. Dennoch seien alle vorgebrachten Argumente gegen die zu hohe Dichte, gegen die Verschattung des Parks, gegen die Missachtung des Denkmalschutzes »weggewogen« worden. »Das heißt, sie wurden in keiner Weise berücksichtigt.«</i>		
		Es deckt sich mit der üblichen Erfahrung, wenn auch hier wieder zugunsten von zahlungskräftigen Investoren jegliche Einsprüche von Bürgern unberücksichtigt blieben. Ob das Bürgern das Gefühl gibt, ihren Lebensraum mitgestalten zu können? Es wäre schön, wenn das hier einmal anders wäre, es geht auch um urbane Lebensqualität.	69.11	C71_Abwägung_privat/öf-fentlich
70	16.12.2020	<u>Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen?</u> Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflae-che-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-of-fice-den-immobilien-markt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	70.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	70.2	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	70.3	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	70.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	70.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte ange-	70.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		passte werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.		
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	70.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	70.8	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	70.9	C55_Anpflanzen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung:	70.10	C55_Anpflanzen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern. https://gleisdreieck-blog.de/2020/12/15/die-oekologischen-folgen-der-hochhaeuser-am-gleisdreieck/		C72_nur_VI-140cab
72	16.12.2020	Als anwohnender Familienvater nutze ich mit meiner Familie den Gleisdreieckspark regelmäßig. Leider muss ich feststellen, dass mir die geplante intensive Nutzung der Areale ein wenig Sorgen bereitet. Folgende Beobachtungen möchte ich teilen. Der Park ist bei gutem Wetter extrem gut besucht, was das vorhandene Bedürfnis an Grünfläche zeigt. Selbst bei schlechtem Wetter sind zumindest viele Sportler unterwegs.	72.1	-
		Ich sehe die aktuelle Situation, die ich hier mit 'Wohnen am Park' zusammenfassen möchte, bedroht und habe das Gefühl, dass sich daraus ein 'Park im Bürokomplex' entwickeln könnte.	72.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es braucht echte (ruhige, offene, grüne) Naherholungsgebiete, die auch echt 'nah' und nicht überlaufen sind (auch der Tiergarten ist oft bereits sehr stark frequentiert), ansonsten werden die Menschen weniger Ausgleich finden, oder mehr Verkehr generieren. Wir brauchen öffentliche Sportflächen, denn nicht jede/r kann und will auf einem Laufband rennen. Anhand der Bilder und Pläne, bezweifle ich, dass diese Bedürfnisse mit der geplanten Bebauung vereinbar sind.	72.3	C26_Gesamtentwicklung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Das Verkehrsvolumen im und um den Park stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Die B96 (Tempelhofer Ufer) ist oft verstopft und die Luft dann entsprechend schlecht, das dürfte sich mit den Baumaßnahmen nicht entspannen.	72.4	C34_zusätzlicher_Verkehr C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Auch die Fahrradfahrer im Park selbst sind oft mindestens rücksichtslos unterwegs. Hier wäre eine klarere Trennung von Fuß- und Radwegen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen wünschenswert. Echt toll finde ich die 'grüne Piste', die v.a. von kleinen Kindern und Kleinkindern gern zum Rad- und Rollerfahren genutzt wird. Sie lernen hier v.a. gegenseitige Rücksichtnahme und Aufmerksamkeit. Wenn da aber Erwachsene dran vorbeirasen und Unfälle riskieren, hebt das die Vorteile mehr als aus.	72.5	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		Die zu erwartenden Veränderungen des Klimas werden künftig zu einer Verstärkung von Wetterextremen sorgen, da scheint mir, soweit ich das aus den bereitgestellten Unterlagen beurteilen kann, die starke Versiegelung so großen Flächen nicht sehr weitsichtig. Das Mikroklima könnte durch eine intensivere Begrünung günstig beeinflusst werden. Eine höhere (Luft-)Feuchtigkeit trägt außerdem zu einer besseren Luftqualität bei (spez. Staubreduktion).	72.6	C59_nachhaltiges_Quartier C17_Versiegelungsgrad
		Als letzten Punkt, möchte ich die Frage in den Raum stellen, ob es wirklich so viel Bürofläche hier braucht. Auch hier zeichnet sich aktuell ein Trend ab, der in eine andere Richtung geht.	72.7	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Zusammenfassend würde ich eine erneute/eingehende Prüfung der Geschossflächenzahl begrüßen, in der Hoffnung, dass die Baumasse, bzw. die Gebäudehöhe etwas reduziert werden kann.	72.8	C48_GF/GFZ-Höhe
		Weiter würde ich mir ein umfassende(re)s Begrünungskonzept wünschen, damit etwa Regenwasser, statt in der Kanalisation zu enden, lokal wieder verdunsten kann.	72.9	C58_Freiraumgestaltung C18_Niederschlagsbewirtschaftung
73	16.12.2020	Als direkte Anwohnerin stehe ich diesen Bauplänen kritisch gegenüber und möchte folgend einige wichtige Aspekte anmerken.	73.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben! Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Der städtebauliche Vertrag sieht eine GFZ von 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vor. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	73.2	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung zumindest verringert werden: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten	73.3	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		2. Wohnen zulassen! Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	73.4	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein. Deshalb wurde diese auch nicht ausgeschlossen. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste noch erfolgen.	73.5	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz/ Tilla-Durieux-Park zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Maß Wohnraum, Park und Geschäfte zu mischen. Bei einer Bebauung, die Wohnen ausschließt, würde dieser Teil des Parks des Nachts zu einer leuchtenden Kulisse ohne weiteren Sinn reduziert werden (siehe DB Bahn Turm Kreuzung Potsdamer Straße/ Ebertstraße).	73.6	C32_Unbelebt
		Wenn Menschen in der urbanen Mitte wohnen könnten, würde zum einen die Lichtverschmutzung des Nachts reduziert werden müssen (Recht auf Nacht) und dadurch sowohl den menschlichen wie	73.7	C70_Lichtverschmutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		auch den tierischen Bewohner*innen Berlins gedient. Ein Park ist nun mal kein Business-Zentrum! Ein städtischer Park ist gemeinsam Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen.		
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 70% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen. Die Dachbegrünung würde auch den erhöhten Ausstoß an CO ₂ durch den Bau und Betrieb der urbanen Mitte ausgleichen, Stichpunkt Klimaneutralität Europas bis 2030. Es wäre besser, damit langsam zu beginnen.	73.8	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung oder Verdreifachung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	73.9	C55_Anpflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		5. Gewerbliche Leerstände in der Gegend prüfen, auffüllen und erst dann neues Bauen! Mit Blick auf die Erkenntnisse aus der Corona Pandemie in Bezug zu Home-Office und Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Klimakrise und den EU Ziele zu 1,5 Grad Erderwärmung, sollten sich Untersuchungen auf die nun leeren gewerblich-genutzten Hochhäuser am Potsdamer Platz beziehen. Dort befindet sich ein weiteres Gebäude allein für gewerbliche Zwecke im Bau. Beispielsweise hat die Mall of Berlin Leerstand. Die Potsdamer Arkaden wiesen vor dem Umbau massiven Leerstand auf. Das Postcheckamt wird zukünftig nun allein gewerblich genutzt werden. Wurde beispielsweise diese Umplanung von Wohnraum zur gewerblichen Nutzung bei der Planung der Urbanen Mitte berücksichtigt? Was braucht die Gegend wirklich, die sich im Einzugsradius dreier Bezirke befindet, an zusätzlichen Gewerbeflächen? Werden alle vorhandenen Immobilien, in welchen m ² zu Höchstpreisen vermietet werden, einbezogen in diese neuere Planung? Wie werden diese mit den Prognosen der Immobilien-	73.10	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Preis-Entwicklungen Post-Corona Zeit verbunden, in der die meisten Experten*innen von einem weiteren Rückgang von Office-Space ausgehen?		
74	16.12.2020	Ich bin Anwohnerin und gegen den Bebauungsplan.	74.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der jetzige Bebauungsplan weist eine zu hohe Dichte auf und entspricht nicht mehr dem städtebaulichen Vertrag.	74.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe
		Außerdem würden die hohen Bauten eine Verschattung des Parks mit sich bringen.	74.3	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
75	16.12.2020	Als direkter Anwohner stehe ich diesen Bauplänen kritisch gegenüber und möchte folgend einige wichtige Aspekte anmerken.	75.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben! Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Der städtebauliche Vertrag sieht eine GFZ von 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vor. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1. Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	75.2	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung zumindest verringert werden: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags	75.3	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	75.4	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein. Deshalb wurde diese auch nicht ausgeschlossen. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste noch erfolgen.	75.5	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz/ Tilla-Durieux-Park zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Maß Wohnraum, Park und Geschäfte zu mischen. Bei einer Bebauung, die Wohnen ausschließt, würde dieser Teil des Parks des Nachts	75.6	C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		zu einer leuchtenden Kulisse ohne weiteren Sinn reduziert werden (siehe DB Bahn Turm Kreuzung Potsdamer Straße/ Ebertstraße).		
		Wenn Menschen in der urbanen Mitte wohnen könnten, würde zum einen die Lichtverschmutzung des Nachts reduziert werden müssen (Recht auf Nacht) und dadurch sowohl den menschlichen wie auch den tierischen Bewohner*innen Berlins gedient. Ein Park ist nun mal kein Business-Zentrum! Ein städtischer Park ist gemeinsam Lebensraum für Menschen, Tiere und Pflanzen.	75.7	C70_Lichtverschmutzung
		3. Mehr Dachbegrünung! Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 70% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen. Die Dachbegrünung würde auch den erhöhten Ausstoß an CO2 durch den Bau und Betrieb der urbanen Mitte ausgleichen, Stichpunkt Klimaneutralität Europas bis 2030. Es wäre besser, damit langsam zu beginnen.	75.8	C55_Anplantungen_Begrünung
		4. Mehr Bäume pflanzen! „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung oder Verdreifachung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	75.9	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		5. Gewerbliche Leerstände in der Gegend prüfen, auffüllen und dann neues Bauen! Mit Blick auf die Erkenntnisse aus der Corona-Pandemie in Bezug zu Home-Office und Digitalisierung, Nachhaltigkeit, Klimakrise und den EU Ziele zu 1,5 Grad Erderwärmung, sollten sich Untersuchungen auf die nun leeren gewerblich-genutzten Hochhäuser am Potsdamer Platz beziehen. Dort befindet sich ein weiteres Gebäude allein für gewerbliche Zwecke im Bau. Beispielsweise hat die Mall of Berlin Leerstand. Die Potsdamer Arkaden wiesen vor dem Umbau massiven Leerstand auf. Das Postcheckamt wird zukünftig nun allein gewerblich genutzt werden. Wurde beispielsweise diese	75.10	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Umplanung von Wohnraum zur gewerblichen Nutzung bei der Planung der Urbanen Mitte berücksichtigt? Was braucht die Gegend wirklich, die sich im Einzugsradius dreier Bezirke befindet, an zusätzlichen Gewerbeflächen? Werden alle vorhandenen Immobilien, in welchen m² zu Höchstpreisen vermietet werden, einbezogen in diese neuere Planung? Wie werden diese mit den Prognosen der Immobilien-Preis-Entwicklungen Post-Corona Zeit verbunden, in der die meisten Experten*innen von einem weiteren Rückgang von Office-Space ausgehen?		
77	16.12.2020	<u>Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen?</u> Für etwa drei Viertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobiliien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflae-che-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-of-fice-den-immobilien-markt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	77.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	77.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden	77.3	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. 2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! 3. Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		4. Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	77.4	C32_Unbelebt
		<u>Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar?</u> Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn keine Hindernisse bestehen Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes zuzulassen.	77.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	77.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	77.7	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	77.8	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u>	77.9	C55_Anplantungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer aus-zubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.		
78	16.12.2020	Ich bin oft im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für alle zu schätzen.	78.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	78.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	78.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	78.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
80	16.12.2020	Als Anwohnerin nutze ich den Park am Gleisdreieck sowohl als Freizeitfläche und als Verbindungsweg von Tiergarten-Süd in Richtung Kreuzberg oder Tempelhof. Der Park wird sehr gut von den Menschen angenommen, in der warmen Jahreszeit sind die Rasenflächen viel und vielfältig genutzt.	80.1	-
		Die Wege und Verkehrsflächen (z.B. das Areal unter/neben der nördlichen U-Bahn Trasse im Westpark, der Verbindungsweg Ost- zu Westpark) sind deutlich übernutzt: Radfahrer, Eltern mit Kinderwagen, spielende Kinder, Jogger, Skater oder Spaziergänger jeden Alters treffen sich auf den knappen Flächen. Gegen die jeweils anderen Nutzer werden bereits unfreundliche Stimmungen aufgebaut, zum Beispiel rasende Radler, herumstehende Touristen, unaufmerksame Eltern, langsame Alte... .	80.2	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		In dieser Situation soll der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit einer hohen Baumasse hinzukommen. Gegen die geplante hohe Verdichtung in diesem Bereich „Urbane Mitte Süd“ spreche ich mich aus. Meine Forderungen an die Genehmigungsbehörden sind:	80.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		1: Erst die Gleise „S21“ legen, dann die Randbebauung genehmigen Es gibt überregionale Notwendigkeiten zusätzlicher Verkehrswege, zum Beispiel die S21 mit den notwendigen Anschlussbauwerken. Als Bürger unterstütze ich die Entwicklung schneller und umweltfreundlicher Verkehrsinfrastruktur in Berlin, auch wenn dies zu Lasten „meines“ Parks geht. Diese Verkehrsinfrastruktur ändert den Charakter der betroffenen Gebiete deutlich. Zuerst sollten die durch unflexible Trassenverläufe feststehenden Verkehrswege errichtet werden, bevor die Bebauungspläne für die optionale und in der Realisierung doch eher flexible „Randbebauung“ genehmigt wird. Ansonsten ist zu befürchten, dass die Verwirklichung der für Berlin notwendigen Verkehrsinfrastruktur aufwändiger und zu Lasten der Steuerzahler deutlich teurer wird, weil bereits errichtete Hochhäuser im Wege stehen. Beispiele für Kostensteigerungen zu Lasten der Steuerzahler aufgrund von notwendigen oder auch nur gewünschten Planungsänderungen gibt es reichlich, populäre Fälle sind hier aufgelistet: https://alt.schwarzbuch.de/fileadmin/downloads/Schwarzbuch2018_Schwerpunkt.pdf	80.4	C72_nur_VI-140cab C05_S21

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		2: Stoppen der Einzelentwicklung der Bebauungspläne Urbane Mitte bis eine Gesamtentwicklung des Gesamtareals der Urbanen Mitte in den Gesamtfolgen abschätzbar wird. Die voreilende Beschließung des Bebauungsplanes Urbane Mitte Süd mit nachfolgender Bautätigkeit legt zu viele Vorgaben auch für die Nachbargrundstücke fest. Ich wünsche, dass ein in menschlichen Dimensionen gedachtes harmonisches Gesamtgebiet entsteht. Ich bezweifle schlicht, dass die Planenden mit den vorliegenden Planungen und Modellen beurteilen können, ob und wie sich die Baumaßnahmen im sozialen Stadtleben auswirken werden. Lebenswerte gewachsene Städte sind nicht am Reißbrett, sondern peu a peu entstanden, indem einzelne Neubauten das Ensemble bereicherten. Jedes einzelne weitere Gebäude bewirkt derzeit eine zusätzliche Übernutzung des Areals, und was einmal gebaut wurde, ist für Jahrzehnte nicht mehr korrigierbar.	80.5	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren C28_städtebauliches_Konzept
		3: Manchmal muss man die Bauwilligen auch vor sich selber schützen. Eine Bebauungsplanung, die in dem Zeitgeist der Investorenarchitektur des vergangenen Jahrzehnts erfolgt, wird den zukünftigen Erfordernissen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht genügen. Aufgrund der Corona-Krise erleben wir gerade eine Verschiebung der Bürotätigkeiten ins Home-Office. Machen zunehmende Tele-Arbeitsplätze Bürogebäude obsolet?	80.6	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wir erleben eine Veränderung in den Innenstädten und in den Malls, der Versandhandel wird mächtiger.	80.7	C31_Nutzungskonzept
		Der Klimawandel sorgt für neue Herausforderungen, wird es draußen zu heiß in der Sonne, brauchen wir beschattete Flanierwege?	80.8	C59_nachhaltiges_Quartier
		Eine Hochhausbebauung verändert den Luftaustausch im Park oder auf den Bahnsteigen. Wie wirken Windturbulenzen oder Windschatten auf beispielsweise die Belastung mit Feinstäuben?	80.9	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C19_Luftschadstoffe
		4: <u>Die lokalen Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger sind zu stärken.</u> Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern Radfahrer, Fußgänger, Sportler, Alten und Kindern lassen sich vermeiden. Der Gleisdreieckpark bietet sichere, kurze und umweltfreundliche Verbindungen zwischen den Bezirken Tiergarten, Kreuzberg und Tempelhof. Es sollte das Ziel der Verwaltung sein, diese stark genutzte Infrastruktur durch Brückenbauten für den unmotorisierten Verkehr auszubauen. Wenn das geklappt hat und diese Verkehrswege genug freie Kapazitäten haben, kann die Phase der Planung einer Bebauung am Gleisdreieck geführt werden.	80.10	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C35_gesicherte_Erschließung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bitte bestätigen Sie mir den Erhalt meines Einspruches gegen den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und informieren Sie mich zeitnah über die getroffenen Entscheidungen.	80.11	-
81	16.12.2020	Thema Niederschlagswasser Statt Regenwasser in den Landwehrkanal zu leiten, sollte es für die Vegetation auf dem Grundstück und im Park erhalten werden. (Schwammstadt) --> Verdunstungsbeete (Urban Wetlands), Versickerungsmulden Zu 1.3. Thema Pflasterung Gewünscht wird eine „in Bezug auf Material – einheitliche Befestigung der Freiflächen mit Platten und Pflaster“ --> Für die Retention des Regenwassers wäre eine ökologische, durchlässige Pflasterung (z. B. Verbundsteine mit Grünaussparung) wünschenswert.	81.1	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Thema Dachbegrünung „Die Dachbegrünung ist neben der Gestaltungs- auch eine Ausgleichmaßnahme für die umfangreiche Versiegelung.“ 15% sind anvisiert --> Da umfangreiche Versiegelung erkannt wurde, sollte die 15% Dachbegrünung durch Fassadenbegrünung ergänzt werden.	81.2	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		Versiegelung sollte möglich lokal ausgeglichen werden in Ergänzung zu den Ausgleichsmaßnahmen im Stadtpark Friedrichshain. (Zumal der Gleisdreieckpark eine Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz ist und hier nicht in die Grünflächenkalkulation fallen kann.)	81.3	C23_Eingriff_Ausgleich
82	16.12.2020	1. Bei dem vertraglich festgesetzten Maß der Bebauung GFZ 3,5 bleiben! Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck, die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag übertrieben hoch festgelegten Möglichkeiten blieben, versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nun 23.750 m² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1 – obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ 3,5 vorsieht. Die nun geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel. Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	82.1	C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser? ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	82.2	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz
		<u>2. Wohnen zulassen!</u> Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	82.3	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: 1. Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen.	82.4	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		2. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		3. Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	82.5	C32_Unbelebt
		<u>3. Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	82.6	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>4. Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	82.7	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
83	16.12.2020	Ich übersende Ihnen meine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zur Herstellung der Planreife für die ersten zwei von sieben geplanten Hochhäusern am Gleisdreieck, hier zwischen der STATION Berlin (ehemaliger Postbahnhof) und dem Poststellwerk sowie der Skateranlage des Ostparks am Gleisdreieck.	83.1	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit im März 2016 war zu entnehmen, dass sich in unmittelbarer Umgebung derzeit drei weitere Bebauungspläne (VI-140a, b und cb) im Verfahren/in der Aufstellung befinden. Leider wird vermutlich das Verfahren "Urbane Mitte" ohne Berücksichtigung dieser Verfahren beurteilt und abgeschlossen, so dass damit zu rechnen ist, dass sich die jeweiligen Auswirkungen aufsummieren oder potenzieren.	83.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Wie zahlreichen Anwohnern und sonstigen Parknutzern ist es auch mir ein dringendes Anliegen, die geplante bauliche (Aus-)Nutzung des Grundstücks zu reduzieren, weil wir erhebliche negative Auswirkungen durch die geplante Bebauung -zum einen auf die Erholungs-Qualität des Parks und zum anderen auf die Lebens- und Wohnsituation hier in der Umgebung- erwarten. Dabei ist es unerheblich, dass für die Planung keine Park-Flächen, sondern bisherige Brach-Flächen bebaut werden sollen.	83.3	C26_Gesamtentwicklung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Trotzdem werden die Auswirkungen -sowohl bauzeitlich als auch nach Fertigstellung- erheblich sein. Dies wird von uns Betroffenen ausdrücklich abgelehnt.	83.4	C81_Subjektiv C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Im frühzeitigen Beteiligungsverfahren -damals noch für die gesamte "Urbane Mitte"- war eine maximale GFZ von 3,5 in bis zu 90 m hohen Häusern (24 Geschosse) vorgesehen. Diese wurde auch im städtebaulichen Vertrag von 2005 bereits vertraglich festgelegt. Schon damals wurde von mehreren Bürgern angemerkt, dass der Park dadurch einen Großteil der Freiraumqualität, die ihn heute ausmacht verlieren wird. Leider wurden diese Hinweise nicht nur "negativ abgewogen", stattdessen ist nun sogar eine GFZ von 4,1 geplant. Selbst die SenUVK lehnte schon im frühzeitigen Beteiligungsverfahren die vorgesehene GFZ ab.	83.5	C48_GF/GFZ-Höhe
		Die Aussagen im Begründungstext zur Festlegung von "Hochpunkten um das Gleiskreuz" im städtebaulichen Vertrag -der Vertrag ist öffentlich einsehbar- ist schlichtweg nicht zutreffend - dies betrifft aber die "Urbane Mitte Nord", die im Verfahren zurückgestellt ist.	83.6	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C72_nur_VI-140cab
		Für das gesamte Baufeld -aktuell für die "Urbane Mitte Süd"- ist die GFZ zumindest wieder auf 3,5 zurückzunehmen, außerdem ist durch das Bezirksamt zu prüfen und zu bestätigen, dass nicht mehr Grundfläche für die Berechnung angesetzt wird, als tatsächlich bebaubar zur Verfügung steht.	83.7	C48_GF/GFZ-Höhe C47_Ermittlung_GFZ
		Es werden nach wie vor keine Wohnungen geplant. Insbesondere das südliche Baufeld bietet aber eine Lärm-abgewandte Seite, nämlich zum Museumspark des Technikmuseums, wo insofern problemlos Wohnungen möglich wären.	83.8	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dies würde auch der Forderung von SenUVK zur Berücksichtigung des "Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung" entsprechen.		
		Die vorgelegte Begründung für ausschließlich gewerbliche Nutzung berücksichtigt zudem nicht die ganz aktuelle Corona-Entwicklung, in der aufgrund von vermehrtem Homeoffice -welches sich dauerhaft, auch für die Zukunft etablieren wird- deutlich weniger Büroflächen benötigt werden.	83.9	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Um erneute fachlich qualifizierte Prüfung der vorgelegten Unterlagen durch eine unabhängige Stelle wird gebeten, insbesondere auch hinsichtlich der Bewertungen der -vom Bauherren beauftragten- Gutachten, die in allen Punkten zum Ergebnis kommen: "Es ergeben sich keine nennenswerten Beeinträchtigungen." Leider widersprechen sich die Gutachten und die daraus gezogenen Schlüsse mehrfach.	83.10	C74_Fachgutachten
		Insbesondere ist zu berücksichtigen, dass der Park am Gleisdreieck eine ökologische Ausgleichsfläche für die bereits erfolgte Bebauung am Potsdamer und Leipziger Platz darstellt und insofern ausgeschlossen werden muss, dass dieser Ausgleich durch die geplante Bebauung massiv eingeschränkt wird - und ...an anderer Stelle wieder ausgeglichen werden muss...	83.11	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
85	16.12.2020	Wohnen zulassen! Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	85.1	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	85.2	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese	85.3	C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.		
		Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	85.4	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	85.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	85.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In	85.8	C60_Solaranlagen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.		
		Mehr Dachbegrünung! Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	85.9	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		Mehr Bäume pflanzen! „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	85.10	C55_Anpflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
87	16.12.2020	Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen? Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden:	87.1	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflaeche-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilien-markt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.		
		Wohnen zulassen! Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	87.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.	87.3	C43_Forderung_Wohnen
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	87.4	C32_Unbelebt
		Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche.	87.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.		C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	87.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	87.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	87.8	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u>	87.9	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.		C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	87.10	C55_Anplantungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
88 =88 a	16.12.2020	Wohnen zulassen! Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	88.1	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung	88.2	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	88.3	C32_Unbelebt
		Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	88.4	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	88.5	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	88.6	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u>	88.7	C60_Solaranlagen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.		
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	88.8	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	88.9	C55_Anpflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
89	16.12.2020	Wohnen zulassen! Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	89.1	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen:	89.2	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO-Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	89.3	C32_Unbelebt
		Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	89.4	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept.	89.5	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.		
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	89.6	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		<u>Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen</u> Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.	89.7	C60_Solaranlagen
		<u>Mehr Dachbegrünung!</u> Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	89.8	C55_Anplantungen_Begrünung
		<u>Mehr Bäume pflanzen!</u> „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung.	89.9	C55_Anplantungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.		C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
90	16.12.2020	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen.	90.1	-
		Deshalb möchte ich mich hiermit grundsätzlich aber vor allem folgendermaßen Einspruch gegen die Urbane Mitte einlegen:	90.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	90.3	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	90.4	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
91 91a 91b	16.12.2020	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen das abstrus große Bauvorhaben "Urbane Mitte" vor der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck.	91.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab
		Mit dieser Bebauung verlöre der Park am Gleisdreieck seine Namensberechtigung: der freie Blick auf die beiden schwebenden U-Bahnhöfe übereinander würden zugebaut.	91.2	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C63_Park_Erhalt
		Der Westpark des Parks auf dem Gleisdreieck würde so zum Witz, mit dieser neuen Bebauung wird er zum grünen Schlauch zwischen massiven Gebäuden, der für die Erholung der anwohnenden Bevölkerung mit dieser geplanten Hochhaus-Bebauung keinen Wert mehr hat. Die Luftaustauschfunktion des Parks wird massiv eingeschränkt, die erholsamen weiten Blick auf Gefängnisformat eingekürzt.	91.3	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Da Berlin seit Jahren schrumpft und massenhaft Hotels-, Kneipen- und Büroräume leer stehen: stoppen Sie dieses unvernünftige und auch ein bisschen unmenschliche Bauvorhaben.	91.4	C03_Bevölkerungsentwicklung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Erinnern Sie sich gerne daran, dass die Bürger*innen der AG Gleisdreieck Ihnen auch schon damals vorausgesagt haben, dass man das Parkhaus auf dem Gleisdreieck als solches nicht brauchen wird, und so ist es auch gekommen.	91.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
92	16.12.2020	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen das abstrus große Bauvorhaben "Urbane Mitte" vor der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck.	92.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab
		Mit dieser Bebauung verlöre der Park am Gleisdreieck seine Morgensonne und seine Namensberechtigung: der freie Blick auf die beiden schwebenden U-Bahnhöfe würde zugebaut.	92.2	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C63_Park_Erhalt
		Der Gleisdreieck-Westpark würde zum Schlauch reduziert.	92.3	C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Klimawandel findet in den Städten statt. Wer den Luftaustausch in dieser Kaltluftschneise behindert, heizt den Berliner Sommer weiter auf.	92.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Kreuzberg und Schöneberg sind jetzt schon mit Grünflächen unterversorgt.	92.5	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Das Hochhaus braucht niemand! Mehr und mehr Hotels, Kneipen und Büros stehen leer! Stoppen Sie dieses unvernünftige unmenschliche Bauvorhaben.	92.6	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die Bürger der AG Gleisdreieck hatten Ihnen früh vorausgesagt, dass keiner das Parkhaus auf dem Gleisdreieck braucht. Genau so kam es dann. Hören Sie jetzt auf uns Bürger, wir sind Ihre Arbeitgeber und Finanziers.	92.7	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
93	16.12.2020	Wie auch von mittendran.de gefordert und begründet, sollen Solaranlagen verbindlich vorgeschrieben und die vorgesehene Fläche von Grünanlagen auf den Dächern erhöht werden, auf zusammen 50%.	93.1	C60_Solaranlagen C55_Anplantungen_Begrünung
		Die GFZ von 3,5 sollte eingehalten werden, wie im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehen.	93.2	C48_GF/GFZ-Höhe
		Durch niedrigere Bauten wird die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert und die Frischluftschneise vom Tiergarten nach Süden weniger beeinträchtigt.	93.3	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Im Erdgeschoss sollte Raum für Nutzung durch Parkbesucher oder Nachbarschaft (als Treffpunkt/ zum Einkehren) vorgesehen werden.	93.4	C31_Nutzungskonzept
94	16.12.2020	"Hiermit erhebe ich Einspruch gegen das abstrus große Bauvorhaben "Urbane Mitte" vor der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck.	94.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab
		Mit dieser Bebauung verlöre der Park am Gleisdreieck seine Namensberechtigung: der freie Blick auf die beiden schwebenden U-Bahnhöfe übereinander würden zugebaut.	94.2	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C63_Park_Erhalt
		Der Westpark des Parks auf dem Gleisdreieck würde so zum Witz, mit dieser neuen Bebauung wird er zum grünen Schlauch zwischen massiven Gebäuden, der für die Erholung der anwohnenden Bevölkerung mit dieser geplanten Hochhaus-Bebauung keinen Wert mehr hat. Die Lustaustauschfunktion des Parks wird massiv eingeschränkt, die erholsamen weiten Blick auf Gefängnisformat eingekürzt.	94.3	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Da Berlin seit Jahren schrumpft und massenhaft Hotels-, Kneipen- und Büroräume leer stehen: stoppen Sie dieses unvernünftige und auch ein bisschen unmenschliche Bauvorhaben.	94.4	C03_Bevölkerungsentwicklung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Erinnern Sie sich gerne daran, dass die Bürger*innen der AG Gleisdreieck Ihnen auch schon damals vorausgesagt haben, dass man das Parkhaus auf dem Gleisdreieck als solches nicht brauchen wird, und so ist es auch gekommen."	94.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
95	16.12.2020	Ich bin gegen diesen Bebauungsplan.	95.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
96	16.12.2020	Ich bin gegen die Bebauung und für den Erhalt der Parkfläche.	96.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
97	16.12.2020	Als häufiger Nutzer des Gleisdreieckparks gebe ich folgende Stellungnahme zum B-Plan "Urbane Mitte Süd" ab: Die geplanten Gebäude sind viel zu massiv und hoch. Friedrichshain-Kreuzberg ist einer der am dichtest bebauten Bezirke Berlins und die Gegend um das Gleisdreieck ist zwar noch einigermaßen locker bebaut und hat noch Freiflächen, aber mit der massiven und sehr hohen Bebauung der Urbanen Mitte werden hier auch die notwendigen Freiflächen weniger.	97.1	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C28_städtebauliches_Konzept C63_Park_Erhalt
		Die Gebäude versiegeln das Baugrundstück zu fast 100%. Dies ist ökologisch nicht tragbar und widerspricht der Linie des Bezirks elementar.	97.2	C17_Versiegelungsgrad
		Durch die hohen Gebäude wird es zu starken Winden kommen, die die Besucher*innen des Parks und der Umgebung belasten werden.	97.3	C22_Windkomfort
		Die Kalt- und Frischluftschneise Tiergarten - Gleisdreieck - Südgelände wird durch die hohen Gebäude negativ beeinflusst. Es kommt zu einer Erhöhung der Temperaturen um die Gebäude. Die Funktion des Parks als Ausgleich für die Eingriffe am Potsdamer Platz wird in Frage gestellt.	97.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen C66_Park_Ausgleichsfläche
		Die geplante Bruttogeschossfläche übertrifft das vertraglich festgelegte Maß der Bebauung bei Weitem. Die GFZ von 3,5 wird nicht mehr eingehalten.	97.5	C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich plädiere für eine Reduzierung des Volumens und der Höhen der Gebäude auf das ökologisch und menschlich verträgliche Maß. Auch psychologisch entsprechen solche Mega-Bauten nicht dem menschlichen Maßstab, es stört das Wohlempfinden in der Umgebung ganz massiv.	97.6	C48_GF/GFZ-Höhe C81_Subjektiv
98	16.12.2020	Der Park am Gleisdreieck wurde aus langjährigen bürgerschaftlichen Initiativen heraus überhaupt durchgesetzt und dann von den politisch Verantwortlichen einer Umsetzung zugeführt. Er besitzt enorme Bedeutung als öffentlicher Freiraum für die immer stärker zahlenmäßig ansteigende Bevölkerung im innerstädtischen Bereich Berlins.	98.1	-
		Eine weitere Bebauung, nun auch mit Hochhäusern ist dem abträglich.	98.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
		Gerade die aktuellen Erfahrungen in den "Corona-Zeiten" sollten Bewegungsräume für Menschen als grundlegendes Gut von Lebensräumen als sehr hohes Gut bewerten und zum Umdenken bei Maximalbebauungen führen.	98.3	C33_alternatives_Konzept C63_Park_Erhalt
99	16.12.2020	Leider architektonisch unästhetische, langweilige Klotz-Architektur, zudem Sichtversprechend und verschattend. Der Entwurf scheint eher für einen Einkaufsbereich erdacht und nicht für einen Park, in dem das Auge des Besuchers sich auch einmal erfreuen und erholen möchte.	99.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C28_städtebauliches_Konzept
		Stattdessen Erweiterung des hochfrequentierten Parkgeländes oder Bau einer gemeinnützigen Freizeiteinrichtung in architektonisch anspruchsvoller, innovativer Weise oder Badepool für die im Sommer Hitzegeplagten Anwohner.	99.2	C33_alternatives_Konzept
100	16.12.2020	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen das Bauvorhaben "Urbane Mitte" vor der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck.	100.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab
		Mit dieser Bebauung verlöre der Park am Gleisdreieck seine bisherige Erholungsfunktion für die anwohnende Bevölkerung. Außerdem würde die Luftaustauschfunktion des Parks massiv eingeschränkt.	100.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Da in Berlin ein steigender Leerstand bei Hotels, Gastronomiebetrieben und Büroräumen festzustellen ist, sollten vorrangig diese Räumlichkeiten für Wohnzwecke umgenutzt werden.	100.3	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C43_Forderung_Wohnen
101	16.12.2020	Wenn hier neue Bürotürme mit bis zu 46m oder 26m rund um den Bahnhof Gleisdreieck geplant werden, ist das meiner Meinung nach komplett an den Bedürfnissen der Bürger und Kinder vorbei-geplant. Ein weiteres Einkaufszentrum nahe Potsdamer Platz wird auch nicht gebraucht.	101.1	C02_Ablehnung_Kennntnis-nahme C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept
		Hochhäuser könnte ich mir besser auf der anderen Seite des Landwehrkanales vorstellen, dann wären sie nicht wie hier Nachbarn eines Bürgerparks. Dieser Park dient der Erholung, zum Spielen, dem Sport und der Begegnung.	101.2	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rah-menvertrag_Ziele
		Er ist der beliebteste Treffpunkt in Berlin und sollte nicht von sinnlosen Bürogebäuden flankiert werden.	101.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Diese Giganten wären dann die Nachbarn für kleine, spielende Kinder. Die Verhältnisse und Proportionen stimmen hier nicht. Der Entspannungs-Faktor würde verloren gehen. Es hat etwas Entmenslichendes, Bedrückendes hier hohe Bürogebäude zu bauen.	101.4	C81_Subjektiv C68_Park_Aufenthaltsquali-tät
		Zurzeit hat sich hier ein kleines Großstadtparadies entwickelt, das es zu erhalten gilt, fast wie eine Agora. Es gibt Treffpunkte wie den Biergarten und das Coworking Cafe, Orte der Nachbarschaft und des Austausches und der Ideen.	101.5	C72_nur_VI-140cab
		Wenn man hier die Personen im und am Park fragen würde, würden Sie merken, dass mehr als 99% der Bürger nie etwas von diesem Bauvorhaben gehört haben. Es würden nach meinen Gesprächserfahrungen zu diesem Thema: Bürohochhäuser am Gleisdreieck keine 10% der Bürger dieses Projekt mittragen.	101.6	C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Weitere Wohnungen an der Flottwellstraße könnten wohl gebaut werden, wenn man sich an die übliche Höhe von ca. 22m hält.	101.7	C82_keinGegenstand (au-ßerhalb des Plangebiets)
		Leider bin ich stark enttäuscht, dass dieses Projekt in einem Rathaus geplant wird, wo es eine Grüne Bürgermeisterin gibt.	101.8	C79_Bezirkspolitik
103	16.12.2020	Ich wohne in Tiergarten Süd und nutze den Park am Gleisdreieck sowohl als Freizeitfläche, zum Joggen, Skaten oder Tischtennisspielen als auch als Verbindungsweg von Tiergarten-Süd in Richtung Kreuzberg oder Tempelhof. Der Park wird sehr gut von den Menschen angenommen, in der warmen Jahreszeit sind die Rasenflächen viel und vielfältig genutzt.	103.1	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Wege und Verkehrsflächen (z.B. das Areal unter/neben der nördlichen U-Bahn Trasse im Westpark, der Verbindungsweg Ost- zu Westpark) sind deutlich übernutzt: Radfahrer, Eltern mit Kinderwagen, spielende Kinder, Jogger, Skater oder Spaziergänger jeden Alters treffen sich auf den knappen Flächen. Gegen die jeweils anderen Nutzer werden bereits unfreundliche Stimmungen aufgebaut, zum Beispiel rasende Radler, herumstehende Touristen, unaufmerksame Eltern, langsame Alte ...	103.2	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		In dieser Situation soll der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit einer hohen Baumasse hinzukommen. Gegen die geplante hohe Verdichtung in diesem Bereich „Urbane Mitte Süd“ spreche ich mich aus. Meine Forderungen an die Genehmigungsbehörden sind:	103.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		<u>1: Erst die Gleise „S21“ legen, dann die Randbebauung genehmigen</u> Es gibt überregionale Notwendigkeiten zusätzlicher Verkehrswege, zum Beispiel die S21 mit den notwendigen Anschlussbauwerken. Als Bürger unterstütze ich die Entwicklung schneller und umweltfreundlicher Verkehrsinfrastruktur in Berlin, auch wenn dies zu Lasten „meines“ Parks geht. Diese Verkehrsinfrastruktur ändert den Charakter der betroffenen Gebiete deutlich. Zuerst sollten die durch unflexible Trassenverläufe feststehenden Verkehrswege errichtet werden, bevor die Bebauungspläne für die optionale und in der Realisierung doch eher flexible „Randbebauung“ genehmigt wird. Ansonsten ist zu befürchten, dass die Verwirklichung der für Berlin notwendigen Verkehrsinfrastruktur aufwändiger und zu Lasten der Steuerzahler deutlich teurer wird, weil bereits errichtete Hochhäuser im Wege stehen. Beispiele für Kostensteigerungen zu Lasten der Steuerzahler aufgrund von notwendigen oder auch nur gewünschten Planungsänderungen gibt es reichlich, populäre Fälle sind hier aufgelistet: https://alt.Schwarzbuch.de/fileadmin/downloads/Schwarzbuch2018_Schwerpunkt.pdf	103.4	C72_nur_VI-140cab C05_S21
		<u>2: Stoppen der Einzelentwicklung der Bebauungspläne Urbane Mitte bis eine Gesamtentwicklung des Gesamtareals der Urbanen Mitte in den Gesamtfolgen abschätzbar wird.</u> Die voreilende Beschließung des Bebauungsplanes Urbane Mitte Süd mit nachfolgender Bautätigkeit legt zu viele Vorgaben auch für die Nachbargrundstücke fest. Ich wünsche, dass ein in menschlichen Dimensionen gedachtes harmonisches Gesamtgebiet entsteht. Ich bezweifle schlicht, dass die Planenden mit den vorliegenden Planungen und Modellen beurteilen können, ob und wie sich die Baumaßnahmen im sozialen Stadtleben auswirken werden. Lebenswerte gewachsene Städte sind nicht am Reißbrett, sondern peu a peu entstanden, indem einzelne Neubauten das Ensemble bereicherten. Jedes einzelne weitere Gebäude bewirkt derzeit eine zusätzliche Übernutzung des Areals, und was einmal gebaut wurde, ist für Jahrzehnte nicht mehr korrigierbar.	103.5	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C78_B-Plan_Aufstellungsverfahrenf C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		<u>3: Manchmal muss man die Bauwilligen auch vor sich selber schützen.</u> Eine Bebauungsplanung, die in dem Zeitgeist der Investorenarchitektur des vergangenen Jahrzehnts erfolgt, wird den zukünftigen Erfordernissen mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht genügen. Aufgrund der Corona-Krise erleben wir gerade eine Verschiebung der Bürotätigkeiten ins Home-Office. Machen zunehmende Tele-Arbeitsplätze Bürogebäude obsolet?	103.6	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wir erleben eine Veränderung in den Innenstädten und in den Malls, der Versandhandel wird mächtiger.	103.7	C31_Nutzungskonzept
		Der Klimawandel sorgt für neue Herausforderungen, wird es draußen zu heiß in der Sonne, brauchen wir beschattete Flanierwege?	103.8	C59_nachhaltiges_Quartier
		Eine Hochhausbebauung verändert den Luftaustausch im Park oder auf den Bahnsteigen. Wie wirken Windturbulenzen oder Windschatten auf beispielsweise die Belastung mit Feinstäuben?	103.9	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C19_Luftschadstoffe
		<u>4: Die lokalen Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger sind zu stärken.</u> Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern Radfahrer, Fußgänger, Sportler, Alten und Kindern lassen sich vermeiden. Der Gleisdreieckpark bietet sichere, kurze und umweltfreundliche Verbindungen zwischen den Bezirken Tiergarten, Kreuzberg und Tempelhof. Es sollte das Ziel der Verwaltung sein, diese stark genutzte Infrastruktur durch Brückenbauten für den unmotorisierten Verkehr auszubauen. Wenn das geklappt hat und diese Verkehrswege genug freie Kapazitäten haben, kann die Phase der Planung einer Bebauung am Gleisdreieck geführt werden.	103.10	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C35_gesicherte_Erschließung
		Bitte bestätigen Sie mir den Erhalt meines Einspruches gegen den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und informieren Sie mich zeitnah über die getroffenen Entscheidungen.	103.11	-
104	15.12.2020	Die vorliegende Planung legt Rahmenbedingungen zugrunde, die - wie in vielen Gutachten beschrieben - bereits in der ersten Fassung viele Probleme aufwarfen und angesichts aktueller Entwicklungen eine Neubewertung erforderlich machen.	104.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		<u>1. Bedarf an Wohnungen statt an Büroflächen</u> Die Ostseite der Bauten grenzt an das Wäldchen des Technikmuseums, warum dort keine Wohnungen gebaut werden können, ist nicht ersichtlich. Die Gutachten sind in dieser Fragestellung nicht eindeutig. Daher ist eine Überprüfung dringend geboten.	104.2	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Damit einher geht die Frage, ob der angenommene Bedarf an Büroflächen (3/4 der Fläche) nicht zu hoch ist. Die langfristigen Auswirkungen der Pandemie sind zwar noch nicht abzuschätzen. Die ersten Schätzungen gehen jedoch eindeutig in die Richtung, dass ein Rückgang durch mehr Home-Office etc. zu erwarten ist (s. Prognosen der Immobilienbranche).	104.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wenn die vorgesehene überwiegende Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf entspricht, der Wohnbedarf in der Stadt jedoch groß, sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang haben.	104.4	C43_Forderung_Wohnen
		Gleichzeitig sollte die Ausweisung als „Kerngebiet“ verändert werden, um die derzeit geplante unangemessen hohe Bebauungsdichte anzupassen auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter.	104.5	C48_GF/GFZ-Höhe C41_Kerngebiet
		Dies würde viele Probleme entschärfen, die der vorliegende Entwurf zur Folge hat: die Einschränkung des Raumgefühls im Park durch die massiven Baukörper, die Einschränkung der Blickmöglichkeiten besonders die Verdeckung der historischen Bauten, der Schattenwurf und die Einengung der Frischluftschneise.	104.6	C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C52_Verschattung C64_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C20_klimaökologische_Auswirkungen
		<u>2. Ökologische Fragen</u> Angesichts des Klimawandels müssen die vom Senat beschlossenen Vorgaben (z.B. Solar-Gesetz) hinsichtlich der Dachnutzung umgesetzt werden: Die Dachbegrünung und Solarnutzung muss mindestens 50% umfassen.	104.7	C55_Anpflanzungen_Begrünung C60_Solaranlagen
		Die hohe Bebauungsdichte hat starke Auswirkungen auf das lokale Kleinklima, die Anpflanzung von großen Laubbäumen in doppelter Menge ist dringend geboten.	104.8	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		Aus dem Entwurf wird nicht deutlich, welche Auswirkungen die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche auf das Niederschlagswasser hat. Ein Konzept für eine solide Regenwasserbewirtschaftung sollte erstellt werden.	104.9	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
106	-	Offenlage oder Offenbarung? 322 Seiten Begründung machen deutlich, wie komplex das Projekt Urbane Mitte ist und welche Kraftanstrengung in dem B-Planverfahren steckt. Zudem ist das Projekt ein ganz besonderes und wird dem Ort Gleisdreieck und darüber hinaus Berlin als Ganzes dauerhaft prägen. In diesem Sinne wünsche ich weiterhin viel Erfolg und freue mich auf alles, was kommt.	106.1	C01_Zustimmung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
107	20.01.2021	Die Gebäude passen nicht zur aktuellen Umgebung und sind wieder typische langweilige Büroräume.	107.1	C29_Einbindung C28_städtebauliches_Konzept
		Ich denke, es wird komplett aus Beton sein und den Charakter aus dem Park und der Umgebung entfernen.	107.2	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Ich bin entschieden gegen diese Gebäude. Ein anderes Konzept mit passenderen Gebäuden für die Umgebung sollte in Betracht gezogen werden oder weitere Wohnhäuser dort aufgebaut werden!	107.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C29_Einbindung C28_städtebauliches_Konzept C43_Forderung_Wohnen
108	20.01.2021	Ich bitte Sie von der geplanten Bebauung abzusehen. Ich denke es ist immens wichtig die Freiräume dieser Stadt zu erhalten und ich fürchte die geplante Bebauung wird sich negativ auf den Gleisdreieck Park und seine Besucher*innen auswirken.	108.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Zumal die Schaffung von neuem Wohnraum nicht geplant zu sein scheint, muss ich mich entschieden gegen den vorliegenden Plan aussprechen.	108.2	C43_Forderung_Wohnen
		Ich hoffe sie hören auf die Meinung der Wähler*innen und stellen ihre Interessen vor die der Wirtschaft.	108.3	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich
109	21.01.2021	Gegen die Bebauung.	109.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Aufenthaltsqualität im Park wird negativ verändert: Verschattung, höhere Windgeschwindigkeiten.	109.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Die Funktion als ökologische Ausgleichfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz wird konterkariert.	109.3	C66_Park_Ausgleichsfläche
		100 % Versiegelung bringt den Wasserhaushalt durcheinander.	109.4	C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Gefährdet den Landwehrkanal, wenn dort eingeleitet wird.		C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Die historischen Bauten wie U-Bhf. Gleisdreieck werden verdeckt, rücken in die zweite Reihe. Die Weite und Offenheit, ein Erbe der Bahnlandschaft geht verloren. Die Aura des Ortes, wird sie das Überleben?	109.5	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C64_Park_optische_Einengung
110	21.01.2021	Es kann nicht sein, dass jede letzte Ecke des Gleisdreieckparks mit Büro-Gebäuden zugebaut wird und Projekte die wirkliche Lebensqualität schaffen, wie BRLO und B Part, dafür weichen müssen.	110.1	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C72_nur_VI-140cab
111	21.01.2021	Bitte nicht nur Büros und Gewerbe. Wir brauchen Wohnungen in der Urbanen Mitte!	111.1	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
112	21.01.2021	Zwar hatte ich bisher nicht den Eindruck, dass Anmerkungen und Einwendungen von uns Anwohnern bei der Planung der "Urbanen Mitte" in nennenswertem Umfang berücksichtigt würden; aber dennoch möchte ich hier gerne einige für mich persönlich relevante Aspekte zum Projekt vorbringen.	112.1	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Die Ablesbarkeit der Funktion dieses historischen Bahngeländes war auch nach Öffnung des Gleisparks für wenige Jahre in Ansätzen noch gut gegeben, wurde aber im Laufe der Zeit durch die div. Baumaßnahmen im Umfeld zusehends weiter demontiert. So empfand ich es z.B. als recht argen Widerspruch, dass die alte, den Park eingrenzende, Mauer im Osten/ an der Möckernstraße. aufwändig saniert wurde, hingegen wurde sie auf der Westseite/ Flottwellstr. abgerissen und durch uninspirierte Retorten-Wohnblocks substituiert. (https://www.bauwelt.de/dl/1433769/Wohnen-am-Gleisdreieck-Bebauung-Neubauten-Park-am-Gleisdreieck-Flottwell-Living-Wohnpanorama-Gleisblick-Neu-Schoenberg-Bautzener-Strasse-Moeckernkiez-Urbane-Mitte.pdf) Dort, und auch auf dem Baufeld Möckernkiez fielen ebenfalls sehr viele große und alte Bäume, die für die stadträumliche Wirkung und Weite des Geländes prägend waren, den Neubauten zum Opfer. Die Weitläufigkeit des Parks und viele Sichtachsen zur Stadt wurden nach und nach zugebaut. Die architektonische Leichtigkeit des Baudenkmal U-Bhf. Gleisdreieck, schwebend über dem Areal wäre als solche hinter den sehr hohen Bauten der UM nicht mehr wahrnehmbar.	112.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Durch die sehr hohen Gebäude der "Urbanen Mitte" würde der Westpark endgültig zu einem "Vor-garten" mit äußerst geringem Erholungswert degradiert.	112.3	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Darüber hinaus scheinen mir durch das Projekt weitere massive Nutzungs-Konflikte zwischen Park- und Immobiliennutzern vorprogrammiert.		C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C26_Gesamtentwicklung
		Zusätzlich habe ich als direkter Anwohner in der Schöneberger Str. erst im vergangenen Jahr - bedingt durch die massiven Corona-Einschränkungen (keine Veranstaltungen in der Station/ kaum Gastro- und Hotelbetrieb) - erstmals seit langem den Eindruck gehabt, die sehr schmale Straße sei nicht permanent am Limit der Auslastung. Auch wenn die dazu erstellten Gutachten anscheinend zu einem anderen Schluss kamen, ist für uns Anwohner hier absehbar, dass eine weitere Zusatznutzung für Liefer- und andere Verkehre der Urbanen Mitte die wenigen anliegenden Straßen weit über die Kapazität belasten werden.	112.4	C34_zusätzlicher_Verkehr
113	21.01.2021	Als Anwohnerin bin ich mit dem Bebauungsplan nicht einverstanden.	113.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Naherholungsraum Gleisdreieckpark würde sofort während der Erschließung und Bebauung (Lärm, Schmutz, Zufahrt, Lagerung) und während des Bestehens der geplanten Gebäude massiv an Erholungsqualität verlieren. Durch ein viel größeres Menschaufkommen im jetzt schon überfüllten Park, durch massive Beschattung durch die Bauten und eine drastische Reduzierung der freien Blicke und naturbelassen Fläche im Park.	113.2	C25_baubedingte_Auswirkungen C68_Park_Aufenthaltsqualität C67_Park_Übernutzung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C62_Ortsbild_Sichtachsen C63_Park_Erhalt
		Gerade diese freien Flächen, die grünen Oasen, der Blick auf Bäume und Wiesen, sie sind für die Menschen in Berlin so wichtig und sind ein zentrales Merkmal der guten Lebensqualität der Stadt. Orte, die nicht kommerzialisiert sind, sondern Platz bieten zum Picknicken, spielen, spazieren gehen, in der Sonne liegen.	113.3	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		... das braucht Berlin - nicht noch mehr Büros! Das zeigt sich in diesen Zeiten besonders deutlich.	113.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
114	21.01.2021	Ich protestiere gegen Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd".	114.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		In Berlin werden viele Wohnungen mit sozialverträglichen Mieten gebraucht. Dem wird dieser Bebauungsplan nicht gerecht.	114.2	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Er verspricht sicherlich hohe Renditen, wird allerdings auch zu höherer Verkehrsdichte und mehr Kommerz führen. Mehr öffentlicher Raum wird privatisiert, Flächen versiegelt.	114.3	C34_zusätzlicher_Verkehr C79_Bezirkspolitik C30_Versiegelung_Verdichtung
		Die Blocks sind zu hoch, passen architektonisch nicht in die Umgebung.	114.4	C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung
		Ich befürchte (in Schlagworten): Büros, aber keine Wohnungen, Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, 100% Versiegelung, weniger Natur, mehr Verkehr, mehr Kommerz, Verschandelung der historischen, den Ort prägenden Kulisse.	114.5	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C52_Verschattung C22_Windkomfort C17_Versiegelungsgrad C63_Park_Erhalt C34_zusätzlicher_Verkehr C81_Subjektiv C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
115	21.01.2021	Wann werden sie endlich begreifen, dass sie nicht so weitermachen können? Die Bauindustrie ist einer der großen co2 Emittenten. https://m.geo.de/natur/nachhaltigkeit/23795-rtkl-grausige-zukunft-forscher-warnen-wir-unterschaetzen-das-ausmass-der?utm_source=Newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=geo-newsletter&fbclid=IwAR3_dOleQgUHRUzAtKnEqrhGVu65redAOV5hFL1lhuHz-2sN-Oo1RrEHyD8	115.1	C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		und hässlich ist das ganze sowieso!	115.2	C81_Subjektiv
116	21.01.2021	Die Bebauung ist nicht im Sinne der Anwohner und Nutzer dieses schönen Parks. Es ist grotesk, dort solche Hochhäuser hin bauen zu wollen! Ich hoffe, es regt sich weiterer Widerstand.	116.1	C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
117	22.01.2021	Die weitere Bebauung des Parks in dieser Form würde ich, als Anwohner und täglicher Parknutzer, als schlimm erachten. Nicht nur wäre ein erheblicher Teil des Parks für unbestimmte Zeit eine riesengroße Baustelle, auch würde nach der Fertigstellung der Charakter des Parks erheblich verändert.	117.1	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität C25_baubedingte_Auswirkungen
		Auch sei die Frage erlaubt, ob in der aktuellen Zeit mit Blick auf die Wandlung der Arbeitswelt eine Schaffung riesiger Büroflächen sinnvoll und zeitgemäß ist.	117.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich würde mich jedenfalls sehr freuen, wenn dieses Projekt nicht zustande kommt, falls das hier überhaupt zur Debatte steht.	117.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
118	22.01.2021	Ich bin gegen den Bau.	118.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Baulärm, fehlende Sonne in beiden Parkseiten, Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, mehr Verkehr.	118.2	C25_baubedingte_Auswirkungen C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr
		Das Schöne des Parks ist die Freiheit und Offenheit. Das wird dadurch genommen.	118.3	C64_Park_optische_Einengung
119	22.01.2021	Wie so viele andere Bürger bin ich zu der Überzeugung gekommen, dass die Realisierung des Bauprojekts mit dem doppelt wohlklingenden Namen ungezählten Kreuzberger*innen, Berliner*innen, Besucher*innen auf Jahrzehnte schwere Nachteile bringen würde. Die großräumige weitere Umgebung, aber insbesondere der Park am Gleisdreieck mit seinen Nutzer*innen wäre massiv von einer ästhetisch deplatzierten Architektur beeinträchtigt und von ökologischen Schäden bis hin zu einem schlechteren Stadtklima bedroht. Einzelne 'pro - forma' Nachbesserungen könnten die Schäden nicht abwenden.	119.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C28_städtebauliches_Konzept C11_Umweltbericht C20_klimaökologische_Auswirkungen C72_nur_VI-140cab
		Bitte treten Sie nicht langjähriges bürgerschaftliches Engagement mit Füßen, dem der Gleisdreieckspark zu großen Teilen seine Existenz verdankt!	119.2	C75_Bürgerengagement C76_Beteiligungsmöglichkeit

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch für die Gegenwart ist die maßgebliche Partizipation von Bürgern im Vorfeld von für sie wesentlichen Entscheidungen extrem wichtig für ein lebendiges Kreuzberg und eine lebendige Stadt.		C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Als engagierte Anwohnerin bitte ich Sie daher inständig, sich gegen das zu Recht oft als "brutal" charakterisierte Bauvorhaben zu stellen.	119.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
120	22.01.2021	Ich bin kein Planungsprofi, sondern Anwohner. Das geplante Bauvorhaben betrachte ich mit Sorgen: Das sieht aus wie ein zweiter Potsdamer Platz. Ich erinnere mich noch gut an die damalige Baustelle. Dafür war das Gleisdreieck damals Bauplatz. Wie soll das jetzt gehen? Der Park ist ein wichtiger Platz und durch die vielen Besucher schon jetzt an der Grenze seiner Belastung. Wie soll er eine solche Baustelle aushalten? Woher kommt die Baulogistik?	120.1	C63_Park_Erhalt C24_Baulogistik
		Wie soll der Park die vielen zusätzlichen Menschen aushalten, die zur Mittagspause hineinströmen?	120.2	C67_Park_Übernutzung
		Wie soll der Berufsverkehr durch die Potsdamer Straße und die Möckernstraße fließen? Schon heute staut sich hier täglich der Verkehr. Es gäbe noch weitere Fragen, aber diese scheinen mir die wichtigsten. Vielen Dank für die Möglichkeit, meine Punkte einbringen zu dürfen.	120.3	C34_zusätzlicher_Verkehr
121	22.01.2021	Dieser Plan ist unmöglich! Büros statt Wohnungen. Es gibt genug ungenutzte Büros in Berlin!	121.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Riesige Bauklötze, die die großartige Weite des Parks zerstören. Mal ganz abgesehen von der Beschattung.	121.2	C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Ich empfinde diesen Bebauungsplan als unverschämt und unnötig.	121.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
122	22.01.2021	Ich bin Anwohner und protestiere gegen die intensive Bebauung. Das Gebäudevolumen ist gigantisch. Durch die hohen Gebäude werden der Park und die Natur des Parks zerschnitten. Der Park ist dann nicht mehr als ein zusammenhängender Park zu erfahren.	122.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C63_Park_Erhalt
		Die Architektur passt sich nicht an die historische Kulisse des Gleisdreiecks an, sondern ignoriert sie. Der Blick auf das Gleisdreieck wird außerdem komplett verstellt. Der historische Ort wird durch die Bebauung nicht aufgewertet, sondern zerstört.	122.2	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
123	22.01.2021	Das Maß der Bebauung ist zu dicht, zu hoch und problematisch aus ff. Gründen:	123.1	C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen
		zu großflächige Versiegelung des Grundstücks (kein Abfluss des Regenwassers ins Grundwasser, negative Auswirkung auf den Bestand von Insekten und Vögeln, Provozierung eines Temperaturanstiegs);	123.2	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C13_Flora_Fauna C20_klimaökologische_Auswirkungen
		zu einseitige Nutzung der geplanten Bauten (Büros statt Wohnungen)	123.3	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
		Gefahr der Übernutzung des Gleisdreiecksparks, der jetzt schon sehr stark frequentiert wird;	123.4	C67_Park_Übernutzung
		Bedrohung des Biotops und des damit verbundenen Artenschutzes durch die Überfrequentierung und weitere Versiegelung von Flächen;	123.5	C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
		weitere Verschattungen des Parks, was die Flora beeinträchtigt (Verschattung Westpark vormittags, Verschattung des Museumsgeländes nachmittags)	123.6	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Behinderung der Frischluftzufuhr für den Park und die bestehenden Wohngebiete durch Einarbeitung der Schneisen	123.7	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Entstehung (bzw. Verstärkung) von Windschneisen	123.8	C22_Windkomfort
		negative Auswirkungen auf den Klimawandel (durch Versiegelung, Gebäude als Temperaturspeicher, erhöhten Verkehr etc.)	123.9	C59_nachhaltiges_Quartier
		unnötige Planung von einer Tiefgarage, anstatt in diesem gut an den öffentlichen Nahverkehr angebundenen Gebiet auf eine Reduzierung des PKW-Verkehrs zu setzen (und z.B. mehr Fahrradstellplätze einzuplanen);	123.10	C35_gesicherte_Erschließung C39_Mobilitätswende

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Beeinträchtigung bisheriger historischer Bauensembles durch die geplante sehr hohe Bebauung (Verdeckung der z.T. denkmalgeschützten Bauten und optische Verkleinerung bestehender historischer Gebäude wie den Wasserturm, die Hochbahn etc. - dadurch Beeinträchtigung des Stadtbildes);	123.11	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denk-mäler
		der bestehende, in differenzierte Areale aufgeteilte Park, wird zum bloßen "Vorhof" oder "Vor-garten" der neuen Bauten; diese schaffen keinerlei Kompensation der versiegelten Flächen, son- dern nutzen den Park alibimäßig als Ausgleich;	123.12	C26_Gesamtentwicklung C23_Eingriff_Ausgleich C64_Park_optische_Einen- gung
		Beeinträchtigung der Erholungsfunktion des Parks für Menschen und hier in kleinen Biotopen lebende Tiere;	123.13	C68_Park_Aufenthaltsquali- tät C13_Flora_Fauna
		2005 wurde (im Anhang des städtebaulichen Vertrags) die Fläche des heutigen Plan-B-Entwurfs anders beurteilt - diese Änderung der Einschätzung ist nicht nachvollziehbar.	123.14	C04_§§30,34,35_BauGB
124	22.01.2021	Ich protestiere als Anwohner gegen diese Bebauungspläne.	124.1	C02_Ablehnung_Kenntnis- nahme
		Der Park ist jetzt schon übertoll und durch den Zulauf, den diese Häuser haben werden, wird der geplante Erholungseffekt des Parks zunichte gemacht werden.	124.2	C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsquali- tät
		Als Anwohner wird es in der Nähe dieser neuen Bürotower zu einem massiven Mietanstieg kommen, da dort offenbar ja kein Wohnraum geplant ist. Es wird noch weniger Natur im Kiez geben, mehr Bodenversiegelung und mehr Verkehr.	124.3	C82_keinGegenstand (au- ßerhalb des Plangebiets) C63_Park_Erhalt C30_Versiegelung_Verdich- tung C34_zusätzlicher_Verkehr
		Darüber hinaus ist angesichts des zunehmenden Homeoffice fraglich, ob dieser Büroraum überhaupt gebraucht wird.	124.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Höhe der Häuser entstellt erheblich die bisherige Weite des Ortes, angesichts dessen, dass rundum enge Bebauung ist, meines Erachtens eine Notwendigkeit innerhalb des Quartiers.	124.5	C26_Gesamtentwicklung C50_Gebäudehöhen C64_Park_optische_Einen- gung
		Außerdem verliert der historische Ort "Anlagen des ehemaligen Potsdamer und Anhalter Bahnhofs" erheblich an Erkennungswert. Da bisher viele historische Orte Berlins zur Unkenntlichkeit überbaut	124.6	C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		worden sind, sollte dieses in Berlin einzigartige Zeugnis historischer Verkehrskultur erhalten werden, zumal es auch mit dem Gedenken an die in der NS-Zeit Deportierten verbunden ist.		C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
125.1	22.01.2021	Diese Planung ist eine Frechheit allen Anwohnern gegenüber. Wie können Sie so etwas zulassen?	125.1.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Fläche Gleisdreieck wurde begrünt als Ersatzfläche für einen dichter als zulässig bebauten Potsdamer Platz. Die bereits in den letzten 5 Jahren erstellten Neubauten widersprechen bereits der Vereinbarungen und der städtischen Funktion dieses Gebietes - Grünfläche zu schaffen, die Luftqualität zu erhalten.	125.1.2	C66_Park_Ausgleichsfläche C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung
		Sie müssen diese Versiegelung und kommerzielle Bebauung im Namen der Bürger verhindern! Es gibt keine wirkliche rechtliche Grundlage für diese Pläne.	125.1.3	C27_Ziel_B-Plan
125.2		Hilfreich wäre es, wenn Sie einen direkten Link, den Sie sicherlich haben, in ihrer Veröffentlichung posten würden und nicht nur einfach einen Link zu www.berlin.de Ein Schelm der merkwürdiges dabei denkt... Sie wollen doch serviceorientiert und bürgernah sein.	125.2.1	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
126	22.01.2021	Ich bin sehr enttäuscht von der Höhe und Nähe der vorgeschlagenen Gebäude (90 m zu beiden Seiten der Hochbahn) sowie der vier anderen Gebäude 62m, 52m, 65m und 49 m im Norden und Süden.	126.1	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Anstelle von dringend benötigten Wohnungen sind dies Gewerbeflächen, anstelle von Fahrradkeller, Parkplätze.	126.2	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C35_gesicherte_Erschließung C39_Mobilitätswende C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
		Es ist auch viel zu entwickelt (zu viel Beton) in einem schönen Park, der stark besucht und sehr geschätzt wird (obwohl ich im Reichenberger Kiez wohne, gehe ich mindestens einmal pro Woche in den Park Gleisdreieck): Ihr Plan ist ökologisch dumm und rücksichtslos.	126.3	C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C63_Park_Erhalt C59_nachhaltiges_Quartier C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bitte Bitte umdenken! Ein Bezirk der Grünen muss es besser machen oder ersetzt werden.	126.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
127	22.01.2021	Ich erhebe Einspruch zum B-Plan VI-140cab. Begründung: Eine Vielzahl von ingenieurmäßigen, ökologischen und sozialen Erfordernissen werden nicht den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik/kunst gerecht. Das Projekt zeichnet sich eher durch konsequente Nichtnachhaltigkeit aus, u.a.	127.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C59_nachhaltiges_Quartier
		▪ extreme Versiegelung	127.2	C17_Versiegelungsgrad
		▪ starke Überlastung der Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturen	127.3	C34_zusätzlicher_Verkehr
		▪ negativer Einfluss auf Windverhältnisse, Mikroklima, Flora und Fauna	127.4	C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna
		▪ starke Überlastung und Beeinträchtigung durch eine sehr hohe Zahl zusätzlicher Nutzer der Erholungs- und Freizeitfunktionen des Gleisdreieckparks	127.5	C67_Park_Übernutzung
		▪ viel zu hohe Dichte	127.6	C48_GF/GFZ-Höhe
		▪ Verschwendung von Bauflächen, die ggf. sozial sinnvoller durch maßvollen und nachhaltigen Wohnungsbau genutzt werden könnten	127.7	C43_Forderung_Wohnen
		▪ Etablierung einer Nutzungsstruktur, die den Lebensräumen der anliegenden Wohn- und Mischviertel nahezu entgegengesetzt ist. Etwas holzschnittartig könnten man von einer Kolonialisierung (durch wen? durch welche Interessen?) Kreuzberger und Schöneberger Lebenswelten sprechen.	127.8	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C29_Einbindung
		▪ Ggf. ist die geplante Struktur sogar gemeinwohlschädlich und durch die einseitige Nutzungsstruktur sogar kriminalitätsfördernd (vgl. dazu Jane Jacobs "Tod und Leben großer amerikanischer Städte" sowie die aktuellen Veröffentlichung von Jan Gehl) ▪ usw.	127.9	C69_Drogen_Kriminalität
		PS: Ich bin entsetzt, dass so ein Vorhaben überhaupt an diesem Standort angedacht wurde. Zuerst hatte ich es für eine Fake-Aktion einer Umweltgruppe gehalten. Der geplante Ansatz widerspricht nahezu	127.10	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		allem, was wir z.B. an der Beuth-Hochschule im Masterstudiengang "Urbane Infrastruktur - Verkehr und Wasser" unterrichten. Bei Ihrer Beurteilung denken Sie bitte auch daran, wie Berlin heute aussehen würde, wenn den Planungsideen der 1960er Jahre des letzten Jahrhunderts gefolgt worden wäre, die ja glücklicherweise durch Bürgerinitiativen gebremst wurden. Und schließlich zur Internationalen Bauausstellung 1985 mit dem Konzept der Behutsamen Stadterneuerung führten, von deren Leistungen wir heute immer noch profitieren.		
128	23.01.2021	1) Zunächst möchte ich auf Fehler in den Gutachten hinweisen: die Grundlagen der Gutachten zu Klima-Wirkung und Windkomfort durch die Firma Geo-Net Umweltconsulting entsprechen nicht dem aktuellen Stand der Bebauung. Die parkseitige Bebauung der Flottwell- und Dennewitzstraße ist nicht in die Simulation einbezogen worden. Die Windpfeile und Temperaturkarten zeigen allerdings, dass diese Gebiete für die Aussage des Gutachtens herangezogen wurden und damit relevant sind. Aufgrund der Frischluftachse Gleisdreieck für die Stadt ist dies mM besonders relevant. Damit sind diese Gutachten nicht aussagekräftig und müssen in ihrer Wirkung neu bewertet werden.	128.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		2) Ich bin als Anwohner der Flottwellstraße [...] (Wohnung auf Parkhöhe mit Garten) durch Beschattung und Windveränderungen betroffen, mein Garten hat grundsätzlich nur in den Vormittagsstunden Sonne und diese wird laut Gutachten im Zeitfenster von März bis September bis auf das Zeitfenster zum Sonnenhöchststand signifikant eingeschränkt. Dies beeinflusst die Verwendbarkeit des Gartens und damit den Nutzwert der Wohnung. Bei Bebauung in gewöhnlicher Höhe (6-7 Stockwerke) wäre dies nicht der Fall.	128.2	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C50_Gebäudehöhen
		Die ungleiche Verteilung der Geschossflächen in dem Bebauungsplan reflektiert nicht den städtebaulichen Vertrag und belastet Anwohner und Parknutzer über Gebühr.	128.3	C48_GF/GFZ-Höhe C28_städtebauliches_Konzept
		Daher widerspreche ich dem Bebauungsplan aufgrund der unverhältnismäßig starken Wirkungen der Hochhäuser an der U-Bahnstation Gleisdreieck auf mich persönlich und die Nutzer des Westparks und schlage vor, die Gebäudehöhen anders über das Baugrundstück zu verteilen.	128.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab C68_Park_Aufenthaltsqualität C33_alternatives_Konzept
129	23.01.2021	Wer braucht denn diese Gewerberäume noch. Auch wenn die Bezirksverwaltung sich das nur sehr schwer vorstellen kann, wird der Bedarf insbesondere an Büroflächen in nächster Zeit erheblich abnehmen.	129.1	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Also weg mit den bisherigen Planungen und ein Neuanfang mit dem Schwerpunkt "Wohnen".		
		Und so hoch, wie die Gebäude jetzt geplant sind, müssen sie wegen der negativen Wirkungen auf die Umwelt ja nun wirklich nicht sein.	129.2	C50_Gebäudehöhen C11_Umweltbericht C72_nur_VI-140cab
130	23.01.2021	Die Realisierung des Bauprojekts "Urbane Mitte Süd" würde zahlreichen Kreuzberger*innen, Schöneberger*innen, Berliner*innen aller anderen Stadtbezirke und natürlich auch Besucher*innen des Gleisdreieckparks aus dem In- und Ausland auf Jahrzehnte hinaus schwere Nachteile bringen. Nicht nur die großräumige weitere Umgebung des Parks, vor allem der Park selbst und seine zahlreichen Nutzer*innen wären massiv von einer ästhetisch deplatzierten Architektur beeinträchtigt und würden mehr als belästigt von ökologischen Schäden wie Baulärm und -dreck (in der Bauphase), deutlich höherem Verkehrsaufkommen auf den umliegenden Straßen und im ÖPNV sowie im Park (der jetzt bereits ein Unfallschwerpunkt für Radler*innen und Fußgänger*innen ist), sobald die geplanten Gebäude mitten im Park genutzt würden.	130.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C28_städtebauliches_Konzept C25_baubedingte_Auswirkungen C34_zusätzlicher_Verkehr C37_Fuß/Radverkehr_innerhalb C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		Ein deutlich schlechteres Stadtklima, was der Verlust von Grünflächen und Bäumen sowie die Errichtung von Gebäuden zwangsläufig nach sich zieht, wie wir mittlerweile alle wissen, bedroht ebenfalls alle. Einzelne Nachbesserungen im Detail können solche Schäden nicht abwenden.	130.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen C63_Park_Erhalt
		Der Gleisdreieckpark ist bislang ein erfolgreiches Beispiel für langjähriges bürgerschaftliches Engagement. Die engagierte Teilnahme von Bürger*innen an für sie wesentliche Entscheidungen war und ist extrem wichtig. Für den Park, für ein lebendiges Kreuzberg und für eine lebendige, lebenswerte Großstadt.	130.3	C75_Bürgerengagement C76_Beteiligungsmöglichkeit C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Als engagierte Anwohnerin bitte ich Sie deshalb, sich gegen ein Bauvorhaben zu stellen, was weder in diesen Park, noch zu Kreuzberg passt.	130.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
131	23.01.2021	Unmögliche Verdichtung. Wird absolut negative Auswirkungen auf den Park und das Stadtquartier haben. Falscher städtebauliche Maßstab.	131.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept
		Unmögliche Investorenpolitik.	131.2	C79_Bezirkspolitik

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Kubaturen der Baukörper könnten nicht ideenloser sein.	131.3	C81_Subjektiv C28_städtebauliches_Konzept
		Schon heute ist der Park überfüllt.	131.4	C67_Park_Übernutzung
132	23.01.2021	Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! In einer Stadt, die derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt wird, soll jetzt das entstehen, was in Zeiten von sich ändernden Bedarfen von sehr zweifelhaftem Nutzen ist. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Corona hat gezeigt, dass das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home-Office geschehen kann und auch wird.	132.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	132.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aus der superchicen Webseite zur "Urbanen Mitte" geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	132.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckpark ergießen werden.) Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.	132.4	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
		90 Meter hohe Türme! Und als Trostpreis gibt es eine Sporthalle, mit dem dieses größtenwahnsinnige Projekt uns Bürgern schmackhaft gemacht werden soll.	132.5	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	132.6	C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	132.7	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	132.8	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Wie heißt es so vollmundig auf der Webseite: "5.000 Radfahrer durchqueren täglich den Park am Gleisdreieck" (ja, und schon jetzt fühlen sich Fußgänger, Kinder und alte Menschen durch Radfahrer bedrängt, eine weitere Zunahme an Radverkehr verkraftet der Park nicht!) "9.000 Nachbarn blicken auf die Urbane Mitte Am Gleisdreieck" (Das sind 9000 Menschen, die sich die knappen Erholungsflächen mit zukünftig 3000 MitarbeiterInnen teilen müssen). "600.000 Menschen besuchen jeweils jährlich direkte Nachbarn der Urbanen Mitte" (Leute, ganz ehrlich: wir brauchen hier nicht noch mehr Menschen, noch mehr Trafik! Was wir hier jetzt schon brauchen ist schlichtweg mehr Luft zum Atmen!)	132.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	132.10	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	132.11	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C52_Verschattung C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt...entsetzlich!	132.12	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbossen und die Herrschaften der COPRO GmbH müssen nicht hier leben, sondern können sich ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hingebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen? Und mit einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. WAS SOLL DAS? Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!	132.13	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
133	23.01.2021	Ich finde das Konzept der Bebauung leider nicht mehr zeitgemäß. Die Corona Pandemie hat gezeigt, wie wichtig städtisches Grün als Lebensraum ist.	133.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Der so beliebte und genutzte Park würde durch diese Dichte und Höhe der Bebauung völlig entwertet.	133.2	C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Bitte überarbeiten sie die Pläne und passen sie an.	133.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
134	23.01.2021	Die geplante Bebauung ist insbesondere von einer "Grünen" Bezirksregierung eine unfassbare Frechheit!	134.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Nicht nur, dass die Bebauung immer mehr versiegelte Fläche darstellt, klimatisch sehr bedenklich ist und den bereits überfüllten Gleisdreieckpark noch mehr überfüllt, es beschränkt auch die als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz gebaute Fläche des Parks und führt weiter die überhaupt nicht nachhaltige Politik aller Parteien. Insbesondere die der Grünen, die sich so nicht mehr nennen dürfen.	134.2	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C67_Park_Übernutzung C63_Park_Erhalt C66_Park_Ausgleichsfläche
		Die Aufheizung der Innenstädte ist ja schon lange zu spüren, das wird die geplante Bebauung noch verschärfen. Das sind nur einige der vielen negativen Effekte, die die Bebauung mit sich zieht.	134.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die Lebensqualität für uns Anwohner wird sich nachhaltig verschlechtern. Fangen Sie endlich an, die Stadt wirklich nachhaltig zu gestalten!	134.4	C59_nachhaltiges_Quartier
135	23.01.2021	Ich erhebe Einspruch gegen Ihren Bebauungsplan zur "Urbanen Mitte" Gründe:	135.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Verschandelung des Kiezes mit überdimensionierten Gebäuden (90 Meter hohe Bürotower in Kreuzberg! Wir sind hier nicht in New York und der Park ist nicht der Central Park)	135.2	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		In Zeiten des Klimawandels eine baubiologische Katastrophe (Versiegelung der Flächen > Abfluss des Regenwassers in den Landwehrkanal, Veränderung der Windverhältnisse, Aufheizung des städtischen Innenraumes, Vogelschlag, keine klimaneutrale Bauweise d.h. unverantwortlich hoher Ressourcenverbrauch durch Beton, Glas, Stahl etc.), nur 15 % Grünflächen!!!	135.3	C18_Niederschlagsbewirtschaftung C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C13_Flora_Fauna

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C14_Artenschutz C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier C55_Anpflanzungen_Begrünung
		Überlastung der städtischen Infrastruktur wie Straßen und öffentliche Verkehrsmittel. Die Staus auf den Straßen rund um den Gleisdreieckpark sind eh schon eine Katastrophe. Die Abgas- und Feinstaubbelastung ist zu den Stoßzeiten unerträglich. Wir brauchen vielmehr Entlastung vom Autoverkehr, aber durch ein solches Projekt verstärken Sie die vorhandenen Probleme nur noch.	135.4	C34_zusätzlicher_Verkehr C39_Mobilitätswende
		ein Anheben der Bevölkerungsdichte und sei es nur durch mindestens 3000 Angestellte, die den Kiez tagsüber überfluten. Sie alle wollen essen, sich erholen, parken....	135.5	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		eine Übernutzung des angrenzenden Parks, der ohnehin schon durch die neue Wohnbebauung eine solche Übernutzung erfährt, dass für Anwohner eh schon eine extreme Lärmbelästigung und räumliche Bedrängung entstanden ist.	135.6	C67_Park_Übernutzung
		Es gibt genug leerstehende Bürokomplexe und Hotels und in Zeichen der Veränderung unserer Arbeitsweise (mehr Home Office, auch nach Corona wird diese Möglichkeit mehr Bestand haben) eine unsinnige Investition	135.7	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dieses Projekt tut nichts für den Stadtteil und seine Bürger. Die Turnhalle, die dort angeblich entstehen soll, wäre nur ein schwacher Trost für all die Nachteile, die wir Kreuzberger durch dieses Projekt in Kauf nehmen müssten.	135.8	C09_Mehrwert
		Wo bleiben Grünflächen? Unversiegelte Flächen? Sportanlagen? Orte für Natur und Erholung in derselben? Die Stadt braucht, und das zeigt die jetzige Pandemiesituation nochmal deutlicher, vielmehr Platz für z.B. für urbane Landwirtschaft, die die Selbstversorgung der Bürger sichern helfen könnte. Auf jeden Fall braucht diese Stadt mehr Luft zum Atmen statt noch mehr Beton!	135.9	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C33_Alternatives Konzept
		Ich als Anwohnerin wäre ich unmittelbar von Ihren Plänen betroffen. Machen Sie das rückgängig! Sofort! Danke!	135.10	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
136	23.01.2021	Es kann doch nicht wahr sein, dass ein tatsächlich urbanes Gelände, nämlich der sich mittlerweile etablierte Westpark, durch gedankenlose Büroarchitektur in zukünftige Ödnis verwandelt, da ja ganz offensichtlich wesentliche Erholungsanteile des Parks diesen Bauten weichen müssen. Neben der	136.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		tatsächlichen Verschandelung und Beschränkung des Erholungswerts in diesem Bereich, offensichtlich müssen ja auch neben Parkflächen auch Biergärten weichen, ist der umweltbelastende Einfluss nicht zu unterschätzen. Laut Untersuchungen wird es ja wohl zu weitreichenden Belastungen des gesamten Gebiets kommen (Versiegelung, Abschattung, Verkehrsbelastung in einem eh schon überlasteten Bereich).		C28_städtebauliches_Konzept C62_Ortsbild_Sichtachsen C68_Park_Aufenthaltsqualität C72_nur_VI-140cab C17_Versiegelungsgrad C52_Verschattung C34_zusätzlicher_Verkehr
		Darüber hinaus erscheint mir die Sinnhaftigkeit der Entwicklung solch immenser zusätzlichen Büroflächen nicht wirklich vorhanden.	136.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich bitte dringend darum diese Art von Stadtplanung, die völlig an einer wirklich modernen Großstadt und anzunehmenden Zukunft vorbeigeht, nicht mehr weiter zu verfolgenden, sondern vielmehr fortschrittliche Konzepte zu schaffen.	136.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Das Ganze scheint mir mit einer rot-rot-grünen Politik eigentlich kaum vereinbar und lässt eher Züge von rückschrittlicher, konservativer Stadtpolitik erkennen. Abschließend nur so viel, wenn weiter solche Konzepte verfolgt und durchgesetzt werden, werde ich mich bei den nächsten Wahlen entsprechend verhalten. Das ist nicht Stadtplanung im Sinne der Einwohner, sondern nur noch im Sinne des Kapitals. Aber offensichtlich rückt alles, was mal annähernd links war, komplett nach rechts rüber und sieht nur noch Gewinnoptimierung und Ausverkauf der Stadt.	136.4	C79_Bezirkspolitik
137	23.01.2021	Aus der Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	137.1	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckpark ergießen werden.)	137.2	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.	137.3	C33_alternatives_Konzept
		Ich möchte mich hiermit explizit gegen eine zu dichte und unökologische Bauweise wenden, wie sie im Projekt gegeben ist.	137.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
138	23.01.2021	Mit den Bebauungsplänen zur "Urbanen Mitte" bin ich nicht einverstanden.	138.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Sieben überdimensionierte Hochhäuser (2 mit 90 m und 24 Geschossen), die allesamt die Traufhöhe von 5 Etagen, die in diesem Kiez gelten, übertreffen. Mit welcher Berechtigung?	138.2	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Die Webseite der Urbanen Mitte bezieht in ihre Werbefotos Grün- und Sportanlagen des Gleisdreieckparks mit ein, so dass es aussieht, als wären sie Installationen, die durch das Bauvorhaben erst erschaffen würden, wie z.B. das Foto mit den Halfpipes für Jugendliche, was definitiv nicht stimmt. Das sieht sehr bürgerfreundlich und lebendig aus, nur, dass die Grünanlagen und Sporteinrichtungen für Jugendliche aufgrund bürgerschaftlichen Engagements entstanden sind. Federn, mit denen die COPRO sich schmückt.	138.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Nur 15 % Grünfläche sind vorgesehen, der Rest ist versiegelte Fläche. Wo bleiben bei diesen Plänen die Ausweichflächen? Für den Potsdamer Platz mussten Ausweichflächen geschaffen werden: der heutige Gleisdreieckpark. Wo sind die Flächen für die Urbane Mitte? Es kann ja wohl nicht sein, dass die COPRO GmbH den Gleisdreieckpark als Ausgleichfläche missbrauchen will.	138.4	C55_Anpflanzungen_Begrünung C23_Eingriff_Ausgleich
		Was die versiegelten Flächen für den Regenwasserablauf bedeuten: bei Starkregen ein erhöhter Wassereintrag in den Landwehrkanal = Folge: Fischsterben. Zudem gelangt das Regenwasser nicht mehr in die Grundwasserreservoirs, was sich nachteilig auf die Bäume im Kiez auswirken kann.	138.5	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Zudem gibt es bereits genug leerstehende Bürogebäude (z.B. massenhaft direkt nebenan am Potsdamer Platz).	138.6	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ein weiteres Hotel? Ebenfalls unnötig. Die bestehenden Hotels in Berlin waren vor Corona zu nur 79,9 % ausgelastet.	138.7	C72_nur_VI-140cab
		Keine Rede ist auf der schmucken Webseite von Baubiologie, Energieeffizienz und ökologischen Standards. Es entsteht eine Betonwüste, die in Zeiten des Klimawandels schon anachronistisch ist, bevor sie überhaupt gebaut worden ist. Nachhaltige Rohstoffe? Fehlanzeige. Stattdessen Beton (wussten Sie das Bausand knapp wird?), Glas (enormer Energieaufwand, zudem Gefährdung der Vogelwelt/ Vogelschlag).	138.8	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier C14_Artenschutz
		Die Arbeitswelt der Zukunft, das hat Corona gezeigt, wird sich mehr ins Home Office verlagern (die Vorteile liegen auf der Hand (weniger Pendlerverkehr, weniger Staus, weniger verstopfte U-Bahnen, weniger Feinstaubbelastung in den Innenstädten.)	138.9	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Durch die ca. 3000 Angestellten, die dort zukünftig arbeiten sollen, entsteht genau das: verstopfte Straßen, noch mehr Feinstaub und zudem eine weitere Überlastung des Kiezes.	138.10	C72_nur_VI-140cab C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		All diese Menschen werden sich tagsüber erholungssuchend in den angrenzenden Park ergießen. Dieser ist ohnehin schon dermaßen übernutzt, dass wir Anwohner ihn schon fast meiden, weil Lärm und Enge inzwischen das Gegenteil von Erholung darstellen. Zusätzliche Bauvorhaben, wie das Postscheckamt und der HoWo an der Schöneberger Str. führen zu zusätzlicher Bevölkerungsverdichtung ohne für zusätzliche Ausweichflächen zu sorgen. Haben Sie sich überlegt, wo all diese Menschen hinsollen?	138.11	C67_Park_Übernutzung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		Diese Pläne sind ohne die Kreuzberger Bürger gemacht worden. Ich hätte andere Vorschläge. Damit möchte ich gehört werden.	138.11	C76_Beteiligungsmöglichkeit C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
139	24.01.2021	Ich lege Einspruch gegen den Bebauungsplan ein.	139.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Meine Lebensqualität ist unmittelbar durch Aufheizung, veränderte Windverhältnisse, Flutung des Kiezes mit noch mehr Menschen und Verkehr bedroht.	139.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr
		Die Gebäude sind unter Klimaschutzgedanken eine absolute Katastrophe (keine baubiologischen Bauten geplant).	139.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
140	24.01.2021	Bisher sind in der Urbanen Mitte keine Wohnungen vorgesehen, obwohl gerade in der Mitte Berlins bezahlbarer Wohnraum dringend benötigt wird.	140.1	C43_Forderung_Wohnen
		Der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen ist heute nicht mehr angemessen.	140.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die Errichtung von Solaranlagen soll verpflichtend gemacht werden.	140.3	C60_Solaranlagen
		Auch die Dachbegrünung muss prozentual erhöht werden. Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	140.4	C55_Anpflanzungen_Begrünung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Mehr Großbäume müssen gepflanzt werden. Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll, würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben. Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	140.5	C55_Anpflanzungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Durch den Bau der Hochhäuser wird es zunehmend mehr Autoverkehr geben. Die Straßen sind jetzt schon überfüllt.	140.6	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Die Lebensqualität aller Anwohner*innen wird durch dieses Projekt verschlechtert.	140.7	C81_Subjektiv
141	24.01.2021	Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! In einer Stadt, die derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt wird, soll jetzt das entstehen, was in Zeiten von sich ändernden Bedarfen von sehr zweifelhaftem Nutzen ist. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Corona hat gezeigt, dass das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home Office geschehen kann und auch wird.	141.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	141.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aus der superchicen Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	141.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckpark ergießen werden.) Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.	141.4	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
		90 Meter hohe Türme! Und als Trostpreis gibt es eine Sporthalle, mit dem dieses Größenwahnsinnige Projekt uns Bürgern schmackhaft gemacht werden soll.	141.5	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	141.6	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	141.7	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	141.8	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Wie heißt es so vollmundig auf der Webseite: "5.000 Radfahrer durchqueren täglich den Park am Gleisdreieck" (ja, und schon jetzt fühlen sich Fußgänger, Kinder und alte Menschen durch Radfahrer bedrängt, eine weitere Zunahme an Radverkehr verkraftet der Park nicht!) "9.000 Nachbarn blicken auf die Urbane Mitte Am Gleisdreieck" (Das sind 9000 Menschen, die sich die knappen Erholungsflächen mit zukünftig 3000 MitarbeiterInnen teilen müssen). "600.000 Menschen besuchen jeweils jährlich direkte Nachbarn der Urbanen Mitte" (Leute, ganz ehrlich: wir brauchen hier nicht noch mehr Menschen, noch mehr Trafik! Was wir hier jetzt schon brauchen ist schlichtweg mehr Luft zum Atmen!	141.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	141.10	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	141.11	C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C22_Windkomfort C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt...entsetzlich!	141.12	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbonzen und die Herrschaften der COPRO GmbH müssen nicht hier leben, sondern können ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hingebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen? Und mit Einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. WAS SOLL DAS? Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!	141.13	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
142	24.01.2021	Mit Schrecken habe ich den Bebauungsplan gesehen. Als Anwohnerin und Eigentümerin einer der Neubauwohnungen am Park sehe ich in den Plänen eine außerordentliche Verschlechterung der Atmosphäre und Wohnqualität im betreffenden Bereich.	142.1	C81_Subjektiv C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Weiterem Informationsmaterial entnehme ich eine Verschlechterung des Mikro-Klimas (Ökologie des Parks, Luftströmungen), die ich nicht zustimmbar finde.		C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Bislang war ich stolz, Anwohnerin eines Parks zu sein, der die Gestalt der Mitte stark mitträgt und besonders durch die intensive Bürgerbeteiligung ein echtes Beispiel für Berlin Heute ist. Auch diese Seite ist mit "mein Berlin" gekennzeichnet - das darf keine Worthölse sein!	142.2	C76_Beteiligungsmöglichkeit C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Weiter schätze ich die Mischung aus Urbanität und Natur, die weitere Bauten dieses Ausmaßes, insbesondere Bürobauten, vernichten würden. Aktuell ist meines Erachtens der tatsächliche Bedarf an Büroräumen in zentraler Lage absolut nicht absehbar, die hier zu erwartenden Veränderungen "nach Corona" lassen deutlich geringere Bedarfe erwarten.	142.3	C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich schließe mich der Ablehnung der Pläne, wie von der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck vorgetragen, absolut an.	142.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
143	24.01.2021	In Berlin gibt es genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Nach Corona wird das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home-Office geschehen. Wozu also noch mehr versiegelte Flächen?	143.1	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Eine zukünftige Stadt braucht Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur und keine 90 Meter hohe Türme mit Büroraum, der leer stehen wird und noch dazu wohl nicht baubiologisch, klimaneutral geplant ist!	143.2	C33_alternatives_Konzept C72_nur_VI-140cab C42_Büromarkt_Büroflächen C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Der Gleisdreieckpark ist schon jetzt voll genug mit Radfahrenden, Spazierenden, Spielenden – die alle diesen Raum für ihre Lebensqualität brauchen.	143.3	C67_Park_Übernutzung
		Ich protestiere aufs Schärfste gegen dieses Projekt einer Stadtplanung, die jahrelange Einwände von Anwohnern ignoriert hat und ich bitte inständig darum, dass es nicht realisiert wird!	143.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C77_Öffentlichkeitsbeteiligung C71_Abwägung_privat/öffentlich
144	24.01.2021	Hiermit nehme ich Stellung gegen das Bauprojekt "Urbane Mitte" Gründe:	144.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		es werden in Berlin nicht noch mehr Büroflächen benötigt		
		- Eine zu große bauliche Verdichtung in der Stadtmitte verringert die Lebensqualität für Bewohner extrem - es fehlen jetzt schon Grünflächen, Spielplätze und öffentlichen Plätze	144.2	C48_GF/GFZ-Höhe C81_Subjektiv C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
145	24.01.2021	Ich bin strikt gegen eine weitere Bebauung rund um den Park. Der Park ist jetzt schon so stark frequentiert, dass eine weitere Verdichtung nicht mehr tragbar ist. Zudem gibt es jetzt schon Bestrebungen von Anwohnern den Park abzuriegeln. Das muss unbedingt unterbunden werden. Mit noch mehr direkten Anwohnern würde sich diese Gefahr noch erhöhen. Der Park muss ein Park des Stadtteils bleiben.	145.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung C63_Park_Erhalt
		Keine weitere Verdichtung auch im Hinblick auf die Altbaubebauung mit vielen Mietern und der Entwicklung des Dragonergeländes.	145.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
146	24.01.2021	Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! In einer Stadt, die derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt wird, soll jetzt das entstehen, was in Zeiten von sich ändernden Bedarfen von sehr zweifelhaftem Nutzen ist. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Corona hat gezeigt, dass das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home-Office geschehen kann und auch wird.	146.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	146.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aus der superchicen Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	146.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckpark ergießen werden.) Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende	146.4	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.		
		90 Meter hohe Türme! Und als Trostpreis gibt es eine Sporthalle, mit dem dieses größenwahnsinnige Projekt uns Bürgern schmackhaft gemacht werden soll.	146.5	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	146.6	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	146.7	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	146.8	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Wie heißt es so vollmundig auf der Webseite: "5.000 Radfahrer durchqueren täglich den Park am Gleisdreieck" (ja, und schon jetzt fühlen sich Fußgänger, Kinder und alte Menschen durch Radfahrer bedrängt, eine weitere Zunahme an Radverkehr verkraftet der Park nicht!) "9.000 Nachbarn blicken auf die Urbane Mitte Am Gleisdreieck" (Das sind 9000 Menschen, die sich die knappen Erholungsflächen mit zukünftig 3000 MitarbeiterInnen teilen müssen). "600.000 Menschen besuchen jeweils jährlich direkte Nachbarn der Urbanen Mitte" (Leute, ganz ehrlich: wir brauchen hier nicht noch mehr Menschen, noch mehr Trafik! Was wir hier jetzt schon brauchen ist schlichtweg mehr Luft zum Atmen!	146.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	146.10	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	146.11	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C52_Verschattung C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt...entsetzlich!	146.12	C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbonzen und die Herrschaften der COPRO GmbH müssen nicht hier leben, sondern können ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hingebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen.? Und mit Einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. WAS SOLL DAS? Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!	146.13	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
147	24.01.2021	Keine Wohnungen, sondern Büros! Und viel zu massiv! Ich bin dagegen.	147.1	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C48_GF/GFZ-Höhe C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
148	24.01.2021	Ich komme aus der Gegend und kann dem Vorhaben nur zustimmen. Ich finde das Design sehr ansprechend und die bebauten Flächen sind für mich als Privatperson meist nur tote Fläche.	148.1	C01_Zustimmung
		Wann kann ich mit der Umsetzung rechnen? Berlin braucht nach Corona neue Büroflächen. Ich freue mich auf eine rasche Umsetzung.	148.2	C80_Umsetzung
149	24.01.2021	Warum müssen Orte des lebendigen Miteinander durch Bürotürme sterilisiert werden? Der Gleisdreieck Park wird massiv von den Anwohnern genutzt und ist für Mensch und Natur gleichermaßen wertvoll.	149.1	C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C63_Park_Erhalt
		„Brachflächen“ sollten an solch einem Ort genutzt werden, um Biotop zu schaffen und die lokale Kultur zu stärken, welche durch die derzeitige Pandemie schon an so vielen Orten zurückgedrängt wird.	149.2	C33_alternatives_Konzept
		Zumindest aber sollten hier, wenn schon gebaut werden muss, Wohnräume entstehen, welche im Zentrum von Berlin weit dringender benötigt werden, als weiter teure Büroflächen, welche perspektivisch durch eine Zunahme von Heimarbeit reduziert/ verlagert werden.	149.3	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich bitte Sie, hören sie auf die Sterilisierung lebenswerten Raums und die Bau-Politik von gestern voran zu treiben und gehe sie stattdessen den Weg in Richtung einer grüneren und menschenfreundlicheren Stadt.	149.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C59_nachhaltiges_Quartier
150	25.01.2021	Auch als Nicht-Fachfrau, muss ich entschieden gegen diese Bebauung im Gleisdreieck-Park Einspruch einlegen.	150.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Hier die sachkundige Einschätzung von Hermann Seiberth, Büro für Stadtökologie + soziale Entwicklung: <i>"Die Beeinträchtigung des Stadtklimas durch die Gebäudehöhe z.B. ist ein gewichtiges Argument gegen die Bebauung. Das Gebiet liegt in der Haupt-Windrichtungs-Schneise vom Südgelände her, die eine Zufuhr von Frischluft vom Umland in das Stadtinnere sichert. Die geplante Bebauung wird das gesamte Innenstadtklima wesentlich nachteilig beeinträchtigen durch Störung der Frischluftzufuhr in der Hauptwindrichtung vom südwestlichen Umland her. (Das ist der Grund, weshalb alle Villengebiete Berlins im Südwesten liegen - dort ist die Frischluftzufuhr gegeben.) Das Klimagutachten zum Bau des ehemals geplanten Südgüterbahnhofs hat das belegt. Die. abträglichen Folgen werden auch das Klima in den Freiflächen und die Umgebung des Möckernkiezes und somit alle Anwohner betreffen."</i> Dieser fachkundigen Argumentation schließe ich mir vollständig an.		C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die derzeitige gesundheitsgefährdende Situation zeigt, dass Büroräume auch nach der Corona-Pandemie nicht mehr in diesem Umfang gebraucht werden.	150.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Neuen Wohnraum zu schaffen sollte erst dann in Angriff genommen werden, wenn der Leerstand vieler Häuser in Berlin beseitigt ist.	150.3	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
151	25.01.2021	Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! Berlin wird derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt, und hier soll etwas von sehr zweifelhaftem Nutzen entstehen. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Vermutlich wird es wegen vermehrter Arbeit im Home-Office zukünftig keinen deutlich gesteigerten Bedarf an Büroflächen geben.	151.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	151.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	151.3	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	151.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C22_Windkomfort C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt.... entsetzlich!	151.5	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wenn schon gebaut werden muss, dann bitte günstige Wohnungen und nicht Büros!	151.6	C43_Forderung_Wohnen
		Es ist mir völlig rätselhaft und enttäuschend, wie das in vielen Fragen großartige links-grüne BA Friedrichshain-Kreuzberg so etwas zulassen kann.	151.7	C79_Bezirkspolitik
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbörsen und die Herrschaften der COPRO GmbH müssen nicht hier leben, sondern können ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hingebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen? Und mit Einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!	151.8	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
152	25.01.2021	Mit großer Beunruhigung erfahre ich von den gigantischen Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! Wozu soll das gut sein? Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten.	152.1	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Aus der Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	152.2	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden. Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur.	152.3	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	152.4	C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	152.5	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	152.6	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Sollte das Projekt verwirklicht werden, sehe ich die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort gravierend beeinträchtigt.	152.7	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	152.8	C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C22_Windkomfort C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt...entsetzlich!	152.9	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer plant solch ein gigantisches Projekt, wer verdient daran. Von welcher Lobby wird es unterstützt. In welcher Form werden die Anwohner und Bürger daran beteiligt? Wer braucht so was? Die Menschen die hier leben auf keinen Fall.	152.10	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
153	25.01.2021	Keine Wohnungen, sondern Büros! Und viel zu massiv! Ich bin dagegen.	153.1	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C48_GF/GFZ-Höhe C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
154	25.01.2021	Die Pläne sind in der jetzigen Form abzulehnen, da die großflächige und ganzjährige Abschattung eines wesentlichen Teils des Westparks über mehrere Vormittagsstunden nicht akzeptiert werden kann. Nehmen sie bitte meinen Protest zur Kenntnis.	154.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
155	25.01.2021	Das von der Entwicklungsgesellschaft in Auftrag gegebene Gutachten der bulwiengesa zur Nutzungszunahme ist fachlich fehlerhaft. Die Firma schätzt, dass allein von den zusätzlichen Büroangestellten eine zusätzliche Nutzung des Parks durch 1116 (eintausendeinhundertsechzehn) Personen insbesondere bei trockenem, nicht allzu kaltem Wetter zu erwarten sei. Dies ist als ein unterer Schätzwert ggf. akzeptabel. Fachwissenschaftlich nicht plausibel ist es aber, diese große Zahl auf die gesamten qm des Parks, der Schotter-, Busch- und Waldflächen enthält, umzurechnen. Fachwissenschaftlich plausibel ist es im Gegenteil, diese große Zahl auf die vorhandenen Wege, Parkbänke, Sportplätze, Liegewiesen und Toiletten zu beziehen. Die Annahme, Büroangestellte würden sich auf eine Schotterfläche als Liegewiese legen und ihre Notdurft gern in Vorgärten und Wäldchen verrichten, entbehrt nicht nur fachwissenschaftlich der Glaubwürdigkeit. Die Wege, die außerdem nachrangig als Teil des Radwegs Berlin - Leipzig genutzt werden, sind jetzt bei gutem Wetter schon 'im Stau'. Kommen zwölfhundert Personen noch hinzu, wird es nicht erträglicher. Außerdem müsste ein fachlich ernst zu nehmendes Gutachten berücksichtigen, dass gleichzeitig mit den Bürobauten auch neue Wohnhochhäuser hinzukommen, z.B. am Hafenplatz. Ein fachliches, wissenschaftlich ernst zu nehmendes Gutachten berücksichtigt nicht nur ceteris paribus die Auswirkungen eines einzelnen Gebäudekomplexes, sondern behält die Auswirkungen bereits absehbarer Kontextänderungen im Blick. Ohne ein Gesamtbild zu bieten, hat ein Gutachten zur Nutzungssteigerung keinerlei Aussagekraft und fachlichen Wert. Die Vermutung der Übernutzung kann ein solches Gutachten nicht widerlegen. Es ist für fachlich vertretbare Neuberechnungen, die keine fachlich unhaltbaren Annahmen machen, dieser oder einer anderen gutachtenden Firma zurückzugeben. Bis zu diesen Neuberechnungen ist von einer drohenden Übernutzung auszugehen.	155.1	C67_Park_Übernutzung
		Bis zu diesen Neuberechnungen ist von einer drohenden Übernutzung auszugehen.	155.2	C67_Park_Übernutzung
156	25.01.2021	Die geplante Bebauung "Urbane Mitte Süd" lehne ich ab! Gründe dafür sind ▪ passt in keiner Weise zum umliegenden Park ▪ Verschattung des Parks und der umliegenden Wohnungen ▪ Versiegelung des Bodens ▪ Schaden an Flora und Fauna ▪ der Park stößt hinsichtlich der Besucher schon jetzt an seine Grenzen und ist teilweise schon heute an vielen Tagen überfüllt. Nach Bau der "Urbanen Mitte" ist der Park quasi zugemauert und fast nicht mehr zur Erholung zu nutzen.	156.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C29_Einbindung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C52_Verschattung C30_Versiegelung_Verdichtung C13_Flora_Fauna C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich hoffe daher auf eine ABLEHNUNG des o.g. Projekts.		C68_Park_Aufenthaltsqualität
157	25.01.2021	Mit großer Beunruhigung erfahre ich von den gigantischen Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! Wozu soll das gut sein? Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten.	157.1	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Aus der Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	157.2	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden. Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur.	157.3	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	157.4	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	157.5	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	157.6	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Sollte das Projekt verwirklicht werden, sehe ich die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort gravierend beeinträchtigt.	157.7	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	157.8	C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C22_Windkomfort C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt....entsetzlich!	157.9	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer plant solch ein gigantisches Projekt, wer verdient daran. Von welcher Lobby wird es unterstützt. In welcher Form werden die Anwohner und Bürger daran beteiligt? Wer braucht so was? Die Menschen die hier leben auf keinen Fall.	157.10	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
158	25.01.2021	An dieser Stelle eine weitere Bebauung vorzuschlagen zeugt von einer absoluten Unkenntnis der dortigen Verhältnisse.	158.1	C26_Gesamtentwicklung
		Schon jetzt ist an der Engstelle des Weges- direkt am zukünftigen Baufeld - zeitweise eine totale "Übernutzung" festzustellen: FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kinder auf ihren Laufrädern und anderen kindgerechten Fortbewegungsmitteln können nicht ohne gegenseitige Behinderung diese Stelle beschreiten. Jede Lenkung neuer bzw. weiterer NutzerInnen dieses Dreiecks ist unverantwortlich! Es ist bereits schon jetzt dort "viel zu voll"!!!	158.2	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C67_Park_Übernutzung
		Wie kann man da noch verdichten wollen? In welchem Teil der Stadt leben die EntscheidungsträgerInnen? So fördert man Probleme! Die Ökologischen Möglichkeiten - z.B. "urbane Gärten u. ä." wären hier an der richtigen Stelle!	158.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C33_alternatives_Konzept
159	25.01.2021	Ich habe mir die Entwürfe mit großem Interesse angesehen. Meine Befürchtung ist, dass sich die Gegend in eine der vielen gesichts- und einfalllosen, bis auf die letzten Quadratzentimeter zugestrichelten kommerzialisierten Orte verwandelt, wie sie typisch sind etwa für die Bebauung rund um den Berliner Hauptbahnhof.	159.1	C28_städtebauliches_Konzept C31_Nutzungskonzept
		Das Projekt profitiert von der Attraktivität des Parks am Gleisdreieck, wird sie aber letztendlich zerstören. Der Park, in dem ich mich als Anwohner oft und gern aufhalte wird noch überlaufener als ohnehin schon und an Attraktivität abnehmen.	159.2	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Besonders hässlich und aufdringlich ist die Ansicht von der Skatebahn in Richtung neuer Office Gebäude. Von dem industriellen, leicht unfertigen Charme, der im Moment besonders viele junge Menschen anzieht, wird, fürchte ich, nichts bleiben. Biergärten werden verschwinden. Für Parkbesucher und Anwohner scheinen die Entwürfe ja auch nicht gedacht. Gastronomie und Gewerbe werden wegen hoher Mieten aus den üblichen Ketten bestehen, wie man sie mittlerweile aus jeder Fußgängerzone kennt.	159.3	C72_nur_VI-140cab C28_städtebauliches_Konzept C31_Nutzungskonzept
		Ich frage mich, sind gerade im Angesicht der Entwicklung des letzten Jahres solche Office Block Monster noch zeitgemäß? Ich lehne die Pläne ab und denke es wäre Zeit über andere, ästhetischere und auf der Lebensqualität zuträglichere Formen der Bebauung nachzudenken.	159.4	C42_Büromarkt_Büroflächen C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
160	25.01.2021	Seit 14 Jahren wohne ich in der Nähe des Gleisdreieckparks. Meine beiden Söhne- inzwischen 9 und 11 Jahre alt- sind hier aufgewachsen, wir sind mehrmals die Woche dort, es ist für uns Stadtmenschen ohne Garten ein sehr wichtiger Lebensraum.	160.1	-
		Die Entwicklung des gesamten Geländes in den letzten Jahren, gerade die zunehmende Bebauung an den Rändern, macht mir und meiner Familie Sorgen. Mit dem nun ausliegenden Bebauungsplan sind wir nicht einverstanden. Die vorgeschlagene Bebauung engt die Konzeption des Parks stark ein und degradiert diesen optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung.	160.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung
		Der nötige Erholungswert dieser öffentlichen Grünanlage für so viel AnwohnerInnen und BesucherInnen würde gravierend entwertet. Der Park am Gleisdreieck, für den Bürgerinitiativen so lange gekämpft haben, verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich.	160.3	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Unsere Haupt-Kritikpunkte: ▪ ausschließlich Bebauung mit Büros/Gewerbe ▪ Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand mit erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ zusätzlicher Verkehr ▪ Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche, wo wird begrünt (Dächer?), wohin kommt das Niederschlagswasser? ▪ Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen ▪ Einschränkung des Raumgefühls und der Blickmöglichkeiten im Park ▪ Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten	160.4	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C55_Anplantungen_Begrünung C18_Niederschlagsbewirtschaftung C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- Verschattung des Westparks vormittags - Verschattung des Museumsgeländes nachmittags - Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - fehlende Umsetzung fortschrittlicher Nachhaltigkeitskonzepte Wir als Berliner Familie wünschen uns einen gesunden, grünen und historisch gewachsenen Gleisdreieck-Park, keine ausgewiesene Grünfläche vor Büro-Bauten.		C64_Park_optische_Einengung C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C59_nachhaltiges_Quartier
161	25.01.2021	Mit Entsetzen habe ich von den Planungen zur Urbanen Mitte gehört. Gibt es nicht demnächst genug leerstehende Bürohäuser, Hotels und Shopping Malls? Bei mir um die Ecke ist gerade ein neues Hotel mit 120 Betten entstanden, das noch nicht eröffnen konnte. Die wegen Corona propagierte Heimarbeit wird sicherlich auch längerfristig bleiben, nicht so wie jetzt aber doch so, dass weniger Büroraum gebraucht wird.	161.1	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Und der Gleisdreieckpark wird sicher sehr leiden, wenn er von Hochhäusern eingekesselt wird. Das behindert den Fluss der Frischluft in dieses immer dichter besiedeltes Quartier, in dem in den letzten Jahren viele neue Wohnblöcke, einschließlich des Möckernkiez, in dem ich wohne, entstanden sind.	161.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Weitere Flächen sollen versiegelt werden, Unmengen von Beton, Stahl und Glas verbaut werden. Besser wäre doch zu schauen, dass bestehende Gebäude wie das CG Hochhaus wieder funktionsbereit gemacht werden.	161.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C42_Büromarkt_Büroflächen
		Tausende Mitarbeitende und Besucherinnen strapazieren die bestehende alte Infrastruktur. Schon jetzt ist der Park sehr gut genutzt und an vielen Stellen sieht man, dass er übernutzt ist. Da nützt eine neue Sporthalle nicht viel. Wichtiger sind die Grünanlagen, die selbst im Winter vielfältig für Sport genutzt werden. Ist ja auch gesünder.	161.4	C67_Park_Übernutzung C63_Park_Erhalt
		Die bereits in Gang gesetzten Klimaänderungen bzw. Verschlechterungen führen zur Überhitzung der Städte. Das würde durch dieses Bauvorhaben sicherlich sehr verschärft.	161.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Daher möchte ich dringenden und massiven Einspruch gegen diese Planung erheben. Wenn hier gebaut werden soll, dann nicht so hoch und nicht in so dichter Konstellation.	161.6	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C50_Gebäudehöhen C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
162	25.01.2021	Ich wünsche mir eine Erhaltung des Parks in der jetzigen Form. Der Park ist eine Oase für die Stadt und darf nicht durch Gebäude in seinem Herzen verschandelt werden. Die Natur und die Anwohner brauchen Luft zum Atmen, Weitblick für das Auge, unversiegelte Flächen, mehr Natur, weniger Verkehr, weniger Kommerz!	162.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Kreuzberg/ Schöneberg ist bereits maximal verdichtet, es fehlt Wohnraum- stoppt lieber die möblierte horrende ausbeuterische Teilvermietung auf Zeit und den Leerstand von Wohnraum. Büros können besser dezentral liegen, um den Verkehr zu entzerren. Macht und haltet unsere Stadt lebenswert! Covid 19 zeigt, dass eine Massen(Tier) Haltung auch dem Menschen schadet.	162.2	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage) C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Bitte stoppen Sie das Bauvorhaben- entziehen sie die Baugenehmigung und schenken Sie uns allen ein Stück Stadt für gemeinnützige naturnahe Nutzung.	162.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C33_alternatives_Konzept
163	25.01.2021	Hiermit spreche ich mich gegen das Bebauungsvorhaben am Gleisdreieck aus. Die Gründe hierfür sind vielzählig: Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, mehr Verkehr, mehr Kommerz, weniger Natur, Büros, aber keine Wohnungen, Verschandelung der historischen, den Ort prägenden Kulisse.	163.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C52_Verschattung C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C81_Subjektiv C63_Park_Erhalt C43_Forderung_Wohnen C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
164	26.01.2021	Bitte nicht noch mehr Büro gebaute der Park würde schon genug umbaut und soll zu Freizeit Sport und Erholung dienen und nicht als Zentrum für Bürogebäude!	164.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
165	26.01.2021	Anders als viele Kommentatoren habe ich keine prinzipiellen Einwände gegen eine Hochhauserfahrung der brachen am Gleisdreieck-Park. In einer wachsenden Stadt sind Hochhäuser die ökologische Art der Bebauung. Relativ zu anderen Gebäuden werden wenige Flächen versiegelt; Verkehrsflüsse werden relativ effizient gelenkt.	165.1	C01_Zustimmung
		Ich habe allerdings erhebliche Bedenken bezüglich der geplanten Nutzung der Gebäude. Vorgesehen sind nahezu ausschließlich kommerzielle Flächen. Wohnungen sind nicht geplant. Dies halte ich für eine völlige Fehlsteuerung. Wir brauchen dringend neuen Wohnraum in Berlin. Büroflächen sind weniger dringend. Als Auswirkung der Pandemie ist daneben zu erwarten, dass die Nachfrage nach Hotelzimmern nachhaltig sinkt. Ich sehe keinen guten Grund, warum wir nun am Gleisdreieck-Park ein weiteres Hotel bauen sollten.	165.2	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C72_nur_VI-140cab
		Aus meiner Sicht sollte mindestens die Hälfte der Fläche für Wohnraum genutzt werden, um das Projekt zustimmungsfähig werden zu lassen. Davon müsste natürlich ein entsprechender Anteil auch sozialer Wohnraum sein.	165.3	C43_Forderung_Wohnen
166	26.01.2021	Bitte nicht! Der Gleisdreieckpark ist ein Refugium in einer bunten Stadt. Berlin hat genügend Bau- raum.	166.1	C02_Ablehnung_Kennntnis- nahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
167	26.01.2021	Ich bitte dringend darum, in den Plänen Wohnraum vorzusehen. Angesichts der Berliner Wohnraum- situation sollte es ein wichtiges Ziel sein, bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Dieser Ort ist dafür geeignet, jedoch ist leider kein Wohnraum eingeplant.	167.1	C43_Forderung_Wohnen
168	26.01.2021	Der Park sollte als Park erhalten bleiben und nicht von Büros und anderen Hochhäusern durchdrun- gen werden.	168.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Laut Statistik standen in Berlin 2019 Büroflächen von ca. 295.000 m2 leer. Warum werden dennoch immer mehr Flächen für immer neue Büros zugebaut? Südkreuz, Gasometer und nun auch Gleis- dreieck.	168.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die Bedeutung von Parks und freien Grünflächen für die Erholung und die Gesundheit der Menschen ist nicht erst seit der Pandemie klar.	168.3	C82_keinGegenstand (allge- meine Aussage)
169	26.01.2021	Gerade in einer Zeit, in der die Umwelt vor allem das häufigste Thema in aller Munde ist, halte ich diesen Bebauungsplan für einen schrecklichen Schritt. Es beweist zweifelsohne, dass das Einzige, was dieses Projekt antreibt, Gier ist. Für Tausende von Menschen, die keine andere Wahl haben, als in der Stadt zu leben, ist der Gleisdreieck Park das einzige Stück Natur, das sie genießen können.	169.1	C10_Städtebaulicher_Rah- menvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C27_Ziel_B-Plan

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich bitte Sie, diesen Plan zu töten.	169.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Wir brauchen keine Bürogebäude mehr in Berlin.	169.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
170	26.01.2021	Ich wünsche mir, dass diese Fläche so bleibt wie sie ist.	170.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Durch Corona durften wir die Erfahrungen machen, dass Bürokomplexe aktuell so leer stehen wie noch nie, natürlich wird es auch eine Zeit danach geben, aber es ist rausgekommen das viele Menschen mit einer Hybrid Variante zwischen Homeoffice und Office 2/3 oder 3/2 super fahren und dies beibehalten wollen. Warum nicht die Ressourcen, die massenhaft da sind, neu gestalten und coworking Spaces fördern.	170.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die weitere Bebauung der Fläche ist unnötig und wenn wir uns die letzten Jahre angucken, wurden um diesen Park herum genügend Häuser hochgezogen bei denen einige auch noch nicht fertig sind.	170.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung
		Diese Bebauung zu genehmigen in Zeiten einer Pandemie und einer noch viel längeren Klimakrise in der wir uns befinden ist ein Rückschlag für alle die sich einsetzen diese zu bekämpfen der Mensch ist der Natur untergeordnet und in Berlin wie schon gesagt gibt es genügend Ressourcen zum Arbeiten, ich appelliere an Sie alle dies aufzuhalten.	170.4	C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
171	26.01.2021	Keine weitere Verdichtung am und im Park.	171.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung
		Erholungscharakter des Parks geht verloren.	171.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Park ist jetzt schon teilweise überfüllt. Noch nicht einmal ein Sportstudio ist als Entschädigung geplant.	171.3	C67_Park_Übernutzung C09_Mehrwert
172	26.01.2021	Leider ist der Park bereits jetzt tendenziell überfüllt, erhebliches Konfliktpotenzial Radfahrer/ Fußgänger!!!	172.1	C67_Park_Übernutzung
		Daher sehe ich besonders der Bebauung in die Höhe sehr skeptisch.	172.2	C50_Gebäudehöhen
		Ein Sportstudio wäre ggf. allerdings eine kleine Entschädigung.	172.3	C09_Mehrwert
173	26.01.2021	Grundsätzlich sehe ich die Pläne zur Bebauung hier in der Nachbarschaft positiv.	173.1	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wegen des wohl geplanten nicht breit gefächerten Mix von Nutzungen spreche ich mich aber derzeit dagegen aus.		C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C31_Nutzungskonzept
		Es sollte ein substantieller Anteil der gebauten Flächen als Wohnungen zur Verfügung stehen (40/50 v.H.). Außerdem sollten diese in genossenschaftlicher Bauweise errichtet werden, um a) die Anfälligkeit für Geldwäsche in großen kommerziellen Bauprojekten zu reduzieren und b) den Mietspiegel und die Kaufpreise hier in der Gegend durch spekulativ überteuerten Wohnraum nicht noch weiter ansteigen zu lassen. Ich bitte um Unterrichtung über den Fortgang der Sache.	173.2	C43_Forderung_Wohnen
174	26.01.2021	Ich bin gegen das Projekt und schließe mich diesbezüglich der Ansicht der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck an, die den Park aufgrund des Projektes als "optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet". Genau ist bereits seit längerem im Gange.	174.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Es ist furchtbar mitanzusehen, wie in den letzten Jahren Baumaßnahmen im und um den Park herum diesen zunehmend zu einer Art Disneyland verkommen lassen. Es war einmal ein Park für alle, im typischen Stil Berlins - mit einer ordentlichen Portion Durcheinander, Wildheit, Freiheit, in dem sich alle Menschen, wirklich jeder, begegnen konnte/n. Mittlerweile erscheint der Park zunehmend restriktiver, das einstige "Park-Ambiente" geht immer mehr verloren, von den negativen ökologischen Konsequenzen ganz zu schweigen. Aus Nutzung wird hier Ausnutzung.	174.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C20_klimaökologische_Auswirkungen
175	26.01.2021	Als direkte Anwohnerin des Parks nutze ich die Spielplätze und Grünflächen fast täglich mit meinen Kindern. Schon jetzt ist der Parkcharakter im nördlichen zum Ufer hin gelegenen Teil aufgrund der diversen mehrstöckigen Neubauten schon stark eingeschränkt.	175.1	-
		Eine weitere massive Bebauung wird zu weiterer Verschattung führen sowie zur Versiegelung von Flächen, die als Brachen derzeit Lebensraum für eine Vielzahl wilder Arten sind. Darüber hinaus ist der Park momentan schon an seiner Belastungsgrenze was das Verhältnis von Wegenetz, Freiflächen und deren Frequentierung durch diverse Nutzergruppen (Fußgänger, Fahrradfahrer, Sportgruppen etc.) angeht. Durch die Schaffung von direkt an den Park angrenzender Büros kommen viele weitere Nutzer hinzu, vor allem zu den Stoßzeiten wie am späten Nachmittag (Feierabendverkehr, Kita-Schließzeit etc.).	175.2	C26_Gesamtentwicklung C52_Verschattung C13_Flora_Fauna C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Als Anwohnerin des direkten Parkumfelds ist man auf die vorhandenen Grünflächen, vor allem als Familie mit Kindern jedoch stark angewiesen. Auch aus sozialen Aspekten, die über die direkte Parknutzung hinausgehen, kann ich das Bauvorhaben nicht gutheißen.	175.3	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Notwendig wäre bezahlbarer Wohnraum im Gegensatz zu hochpreisigen Eigentumswohnungen wie bereits im nördlichen Parkteil vorhanden oder den geplanten Gewerbeflächen.	175.4	C43_Forderung_Wohnen
176	26.01.2021	Ich bin gegen die Bebauung des Gleisdreieckparks mit Bürogebäuden. Ich nutze den Gleisdreieckpark täglich mit meinen Kindern als Erholungsgebiet, um Sport zu treiben und schätze diesen Park gerade wegen seiner Grünflächen, Vielseitigkeit und Weitläufigkeit... Hochhäuserbüros sieht man unmittelbar am Potsdamer Platz und am Tempelhofer Ufer.	176.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es wäre wirklich eine Schande diesen Park durch weitere Bebauung zu zerstören. Die Randbebauung bringt ästhetisch auch schon keinen Mehrwert für den Park.	176.2	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C29_Einbindung
		Ich hoffe die Anhörung der Bürger*innen findet nicht nur pro forma statt und unsere Politikerinnen machen immer noch Politik für uns, die sie in ihr Amt gewählt haben!	176.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich C79_Bezirkspolitik
177	26.01.2021	Es ist nicht nachvollziehbar, warum schon wieder neuer Büroraum entstehen soll. Viel dringender ist der Bedarf an Mietwohnungen. Gerade nach der Corona Zeit wird das Homeoffice einen sehr viel größeren Stellenwert als vorher einnehmen. Es werden nicht noch mehr Büroflächen benötigt. Die Pläne sollten dahingehend angepasst werden, dass neben der dringend benötigten Sporthalle Mietwohnungen entstehen. (Keine Eigentumswohnungen wie zur Zeit am südlichen Ende des Flaschenhalsparkes - Kreuzbergstr.)	177.1	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
178	26.01.2021	Ich sehe das Projekt aus folgenden Gründen sehr skeptisch: - allgemein: Die Nachfrage nach Büroflächen wird nach allen Prognosen stagnieren, wahrscheinlich sogar fallen. Derartige Großprojekte können bei sinkender Nachfrage schnell zu endlosen Investruinen werden, siehe Bundesallee/Nachodstrasse.	178.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die zu erwartende Höhe schafft verändert Sichtachsen weit über die Bezirksgrenze.	178.2	C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die beiden zuführenden Straßen sind nicht für den Verkehr von 3.000 Arbeitnehmern ausgelegt. Zu Zufahrt ist ausschließlich von Ufer möglich, das bereits jetzt überlastet ist. Selbst bei nur 20% Anfahrt per eigenem PKW, ist die Zuwegung nicht geeignet.	178.3	C72_nur_VI-140cab C34_zusätzlicher_Verkehr
		Auswirkung auf den Park: Weite Teile des Parks und insbesondere Spielflächen für Kinder werden über weite Teile des Tages beschattet. Der Vergleich zum Central Park verfängt überhaupt nicht, da dieser erheblich breiter ist. Zum anderen ist die Beschattung in NY bereits jetzt kostenpflichtig.	178.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Durch die Bauvorhaben werden die beiden einzigen relevanten Flächen für Außengastronomie bebaut. Damit wird die Selbstversorgung auf dieser Parkseite erheblich zunehmen mit entsprechenden Effekten wie Vermüllung.	178.5	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die Parknutzung befindet sich bereits jetzt schon oftmals an der Kapazitätsgrenze, zusätzliche 3.000 Personen, die knappe Flächen nutzen verschärfen das Problem. Letztendlich besteht durch die Größe des Projekts ein relevantes Risiko, dass der Park in seiner aktuell breit angelegten Nutzung an Akzeptanz verliert und „kippt“.	178.6	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
179	27.01.2021	Ich wurde über die Bebauungspläne im Gleisdreieck informiert. Es sollen dabei keine Wohnungen entstehen, v.a. wegen der Lärmbelastung. Das finde ich durchaus verwunderlich. Wenn man, wie ich, in einem Neubau an der Möckernstraße. lebt, weiß man, dass a) der Lärm durch großstadtgerechte Bebauung wie Dreifachverglasung lebenspraktisch eliminiert werden kann, b) die direkte Nähe zu einem Park für eventuelle BewohnerInnen von immens großem Vorteil ist. Wenn man darüber bedenkt, dass die Wohnungsproblematik in Berlin eines der drängendsten Probleme darstellt, zugleich aber Büroflächen in größerem Ausmaß am Bf. Südkreuz entstehen, fragt man sich als Bürger, ob diese Entscheidung gegen einen Wohnungsbau nicht revidiert werden sollte.	179.1	C43_Forderung_Wohnen
180	27.01.2021	Flächenversiegelung, Schatten, Naturraum wird genommen, Park wird unattraktiver, Mieten werden nach oben getrieben, die Traufhöhe wird überschritten und das ist immer unschön in dieser flachen Stadt, auch fände ich besser, wenn dort sozialer Wohnraum gebaut wird statt solche modernen Glasblöcke.	180.1	C30_Versiegelung_Verdichtung C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C50_Gebäudehöhen C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C57_Fassadengestaltung
181	28.01.2021	Woran mangelt es in Berlin erheblich, hat jedoch einen enormen Mehrwert für die Gesellschaft? Genau, es sind nutzbare Grünflächen! Der Park im Gleisdreieck wird täglich von Tausenden Berlinerinnen und Berlinern zur Erholung, Entspannung, Begegnung und diversen Freizeitaktivitäten genutzt.	181.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Vor allem das Gebiet für "urbane mitte süd" bietet die Möglichkeit den Park zu erweitern, der Natur Raum zu schenken und den Menschen einen wirklichen Mehrwert zu geben.	181.2	C33_alternatives_Konzept
		Denn eins ist klar, Bürogebäude und Hotels hat es in Berlin genug. Durch Corona wird die Arbeitswelt nie wieder die gleiche sein und Homeoffice eine immer größere Rolle spielen. Lohnt es sich wirklich Wiesen und Wald zu zerstören für leerstehende Büroräume?	181.3	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Entscheiden Sie sich bitte für das Wohlergehen der Menschen und Natur und einmal nicht für Rendite und noch mehr Wachstum. Sie treffen die Entscheidung. Danke	181.4	C79_Bezirkspolitik C71_Abwägung_privat/öffentlich C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
182	28.01.2021	Als Schönebergerin bin ich fassungslos über solch gigantische Bebauungspläne. Ich werde mich als Privatperson gegen diese Pläne stellen.	182.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
183	28.01.2021	Bitte machen Sie unseren Gleisdreieck Park nicht kaputt! Wir wollen den erhalten bleiben. Es ist unsere mini-biotop. Bitte NICHT in der Mitte des Parks 7 überdimensionierte Hochhäuser bauen!	183.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C72_nur_VI-140cab
		Sie werden riesige Schatten werfen, Lärm und Dreck verursachen und der Park ist klein und Teil einer Geschichte.	183.2	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C63_Park_Erhalt C54_schalltechnische_Untersuchung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		In der Zeit von Home Office, es stellt sich auch die Frage, wofür Büros bauen?	183.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
184	28.01.2021	Hiermit möchte ich Stellung beziehen gegen den Bebauungsplan VI-140cab. Als langjährige Anwohnerin habe ich mehrere Kritikpunkte:	184.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		1. Ist der geplante Anteil der Nutzung als Büroflächen heute noch angemessen? Für etwa dreiviertel der vorgesehenen Geschossfläche ist als Schwerpunkt Büronutzung vorgesehen (knapp 18.000 m²). Es wird ein hoher Bedarf an Büroflächen postuliert und zur Begründung werden an den unterschiedlichsten Stellen des Entwurfs des B-Plans Erfahrungen aus den vergangenen Jahren aufgeführt. Die Begründung des B-Plan Entwurfs wurde aber unter dem Datum des 6.8.2020 veröffentlicht, also nach einem halben Jahr Corona-Pandemie und dem damit vorerst verstärktem arbeiten im Home-Office. Es wird an keiner Stelle erörtert, welche langfristigen Auswirkungen das auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte. In der Immobilienbranche werden dagegen bereits unterschiedliche Entwicklungen prognostiziert, bis zu einem Rückgang des Büroflächenbedarfs um bis zu 30%. Quellen für solche Einschätzungen sind z.B. unter den folgenden Links zu finden: https://www.immobilien-zeitung.de/1000075289/vier-von-zehn-cfos-wollen-bueroflaeche-sparen https://www.businessinsider.de/wirtschaft/finanzen/warum-trend-zum-home-office-den-immobilienmarkt-radikal-veraendern-wird/ Unter dieser unsicheren Zukunftsperspektive ist eine Bebauung der Flächen mit einem solch hohen Anteil an Büronutzungen nicht zu vertreten. Es wäre daher stadtentwicklungspolitisch richtiger, stärker zu diversifizieren und z. B. dort, wo es der Standort erlaubt, Wohnungen vorzusehen.	184.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Wohnen zulassen! Ich bin der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	184.2	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen! Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung	184.3	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	184.4	C32_Unbelebt
		3. Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	184.5	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	184.6	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	184.7	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		4. Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen	184.8	C60_Solaranlagen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.		
		5. Mehr Dachbegrünung! Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Ich fordere, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	184.9	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		6. Mehr Bäume pflanzen! „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Ich fordere eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	184.10	C55_Anpflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		Abschließend bleibt noch zu sagen, dass ich es sehr traurig und erschütternd finde, dass bei derartig großen und tollen Entwicklungsgebieten NIE an die Kinder oder das Soziale gedacht wird! NIE finden sich Kindertagesstätten, Jugendclubs, neue Schulbauten, Abenteuerspielplätze oder ähnliches im Fokus der (nachhaltigen) Stadtentwicklung. Stattdessen Bürogebäude?! Wenn unserer Zukunft (die Kinder) nirgendwo Raum haben sich zu entwickeln brauchen wir in Zukunft auch keine Büros mehr...	184.11	C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
185.1	28.01.2021	Wir haben vor 5 Jahren unsere Wohnung in der Flottwellstr. [...] bezogen und erleben seitdem hautnah mit, wie sich unsere Umgebung verändert: die Industriebrachen in der Lützowstr. verschwinden und werden zu Wohnanlagen, aus dem Parkhaus gegenüber entsteht eine Luxuswohnanlage, die auch ein Jahr nach Fertigstellung noch immer zu geschätzt 40 % leer steht.	185.1.1	-
		Nun soll die Urbane Mitte Süd den Lückenschluss zwischen Schöneberg und Kreuzberg herstellen. Hier ergibt sich eine einmalige Chance, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung in exponierter Lage umzusetzen, die beispielgebend die Rolle unserer Hauptstadt stärkt. Diese Chance sehen wir mit dem derzeit ausliegenden Bebauungsplan vertan.	185.1.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C59_nachhaltiges_Quartier
		Wir sind der Meinung, dass die städtebauliche Komposition der geplanten Baukörper einen Akzent auf die falsche Stelle setzt. Eine massive Bebauung, die in der Sackgasse endet! Das Bahnhofsgelände mit seiner markanten Stahlkonstruktion ist identitätsstiftend für unser Quartier, von jeder Stelle des Parks aus ist es zu sehen. Dieser soll nun von allen Seiten durch gesichtslose Bürotürme zugebaut werden?	185.1.3	C62_Ortsbild_Sichtachsen C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Es ist unbestritten, dass die stetige Erhöhung der Wohndichte am Gleisdreieckpark die Notwendigkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Kultur, Sport und Kunst nach sich zieht. Insbesondere das Beispiel BRLO zeigt, wie wichtig ein offenes und einladendes Konzept ist – nur für begrenzte Zeit geduldet haben sich die Brauerei und der Biergarten zu einem beliebten Treffpunkt entwickelt, der über unsere Stadtgrenzen hinaus bekannt ist und von Anwohnern und Parkbesuchern gern aufgesucht wird. Es ist ein Jammer, dass diese alternativ genutzten Container, die für ein junges und kreatives Berlin stehen, nun einem 90 m hohen Büroturm weichen sollen! Wir fordern Sie auf, unsere folgenden Überlegungen in die Entscheidungsfindung zur Bebauung des Areals Urbane Mitte einzubeziehen:	185.1.4	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		1. Unsere Bürowelt hat sich verändert. Auch nach COVID 19 wird es verstärkt Homeoffice geben, leerstehende Büroflächen nutzen nur Spekulanten. Wir beantragen, dass der Bedarf an Büroflächen neu festgestellt wird und das Raumprogramm danach ausgerichtet wird.	185.1.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Über die Umweltauswirkungen der geplanten 90 m hohen Bürotürme ist genug in den Foren argumentiert worden, wir können aus unserer Sicht als Anwohner nur bestätigen, dass die damit verbundene Verschattung der Parkflächen einen großen Einfluss auf die Wohn- und Freizeitqualität unseres Quartiers haben wird.	185.1.6	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wir beantragen deshalb, dass die Bebauung direkt im Umfeld des Bahnhofsgebäudes so niedrig bleibt, dass das Gebäude weiterhin sichtbar bleibt. Auch auf dem südlichen Baufeld soll eine Traufhöhe von max. 60 m nicht überschritten werden dürfen.	185.1.7	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		3. Wir beantragen, dass mit der Bebauung eine nachhaltige und ökologische Architektur umgesetzt wird. Fassadenbegrünungen, die Verwendung nachwachsender und vollständig recyclebarer Baustoffe statt Stahlbeton könnten ein innerstädtisches Vorzeigeprojekt für ein „grünes Berlin“ darstellen, das der Philosophie des Parks mit seinen Fahrradwegen entspricht.	185.1.8	C59_nachhaltiges_Quartier C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C55_Anpflanzungen_Begrünung
		4. Wir beantragen einen Wettbewerb für eine offene, abwechslungsreiche und einzigartige Bebauung, die Freiräume lässt für Kreativität. Mit Shopping Malls sind wir am Leipziger Platz und am Potsdamer Platz bereits bestens versorgt, es fehlt vielmehr an individuellem Einzelhandel, an einfach zugänglichen Ateliers für Künstler und Kulturschaffende, an multikultureller Gastronomie und gemütlichen, einladenden Cafés mit direktem Zugang aus und mit einem offenen Blick in den Park. Für Gespräche stehen wir zur Verfügung, um unsere Argumente weiter auszuführen.	185.1.9	C28_städtebauliches_Konzept C44_Einzelhandel C33_alternatives_Konzept
185.2	31.01.2021	Wir möchten ergänzend zu unserem Schreiben vom 28.01.21 (per Mail übersandt) anliegenden Zeitungsartikel der Wirtschaftswoche vom 29.01.21 beifügen. Besser können wir nicht formulieren, worin auch unsere Bedenken bei der Bebauung der „Urbanen Mitte“ bestehen.	185.2.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Studien belegen, dass bis zu 30 % Büroflächen nicht mehr benötigt werden!	185.2.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Auch wenn die „Urbane Mitte Nord“ nicht Teil der öffentlichen Auslegung ist, möchten wir Sie bitten, unsere Anmerkungen zu berücksichtigen. Solange nicht gebaut wird, besteht die Chance, eine wirkliche und einzigartige „Urbane Mitte“ zu schaffen! Wir brauchen keine Hochhäuser wie am Potsdamer Platz, die keinen Platz für sonnige Plätze lassen, die zum Verweilen einladen. Wir bitten Sie nachdrücklich, die Lebendigkeit unseres Quartiers, die durch das BRLO und den Holzmodulbau B-Part geschaffen wurden, nicht zu zerstören - oder zumindest ein Äquivalent zu schaffen. Freiräume statt Begrenzung, Licht und Sonne statt Schatten.	185.2.3	C72_nur_VI-140cab
		Wenn 90- und 60m-hohe Bebauungen stattfinden sollen, bedenken Sie bitte die Folgen. So ist die Beschattung von Bahngleisen z.B. weniger schlimm als die weitere Beschattung und „Verödung“ unseres Parks.	185.2.4	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Hochhäuser bauen – nur um Hochhäuser zu bauen? Das soll bitte nicht der Anspruch für dieses städtebauliche Gebiet und eine urbane Mitte sein.	185.2.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C28_städtebauliches_Konzept
		Das Ensemble von Bahnhof und denkmalgeschützten Rundbögen muss sichtbar erlebbar bleiben!	185.2.6	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
186	28.01.2021	Die Bebauungshöhe ist leider viel zu hoch.	186.1	C50_Gebäudehöhen
		Verschattung und erschlagende Wirkung der hohen Baumasse beeinträchtigt leider viel zu stark die Erholungsmöglichkeiten im Park.	186.2	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
187	28.01.2021	Ich freue mich, dass ich mich bezüglich der geplanten Bebauung am Rande des Gleisdreiecksparks / des U-Bhf. Gleisdreieck (Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd") beteiligen darf.	187.1	
		Ich freue mich ferner, dass in den bisherigen Plänen bereits vorgesehen ist, dass es zwischen den Baufeldern keinen motorisierten Individualverkehr (MIV) geben soll. Aus meiner Sicht wird damit hier und nun so gebaut, wie es für eine zukunftsfähige moderne Stadt selbstverständlich sein sollte. Ferner freue ich mich, dass es einen neuen S-Bahnhof mit Umsteigeoption in die U-Bahn am Bahnhof Gleisdreieck geben soll. Aus meiner Sicht ergibt die bereits heute hervorragende Anbindung der zu bebauenden Flächen an den ÖPNV mit dem zusätzlichen Anschluss an die S-Bahn beste Möglichkeiten, noch stärker als in den bisherigen Planungen die Verkehrswende mitzudenken – und Fehlinvestitionen zu vermeiden. Am Ende einer ökologisch-sozialen Verkehrswende sollte spürbar weniger MIV in der Stadt sein als heute. Das ist auch dann möglich, wenn die Stadt mit neuen Büroflächen und Wohnungen weiter verdichtet wird – was ich absolut unterstütze. Allerdings führen neue Abstellmöglichkeiten für Autos genauso wie zusätzliche oder ausgebaute Straßen zwangsläufig zu mehr Autoverkehr. Daher möchte ich dringend darum bitten, die geplanten Tiefgaragen (TG Nord und TG Süd) nicht zu bauen. In dieser Lage mit der ausgesprochen guten Anbindung an den ÖPNV ist es aus meiner Sicht absolut zumutbar, ohne Auto zum Büro zu kommen oder – im Falle von Wohnungen in den künftigen Gebäuden – ohne Auto zu leben. Und wer die Gebäude später nutzen will, weiß dann ja, dass er sich darauf einstellen muss. Wer auf Parkplätze verzichten möchte, kann sich ja andere Standorte suchen.	187.2	C39_Mobilitätswende

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Als Bewohner des Möckernkieses habe ich in den vergangenen drei Jahren festgestellt, dass es kaum möglich ist, Lieferverkehr aus dem Kiez herauszuhalten und dass dieser einen großen Anteil am Verkehr im Kiez ausmacht. Das schränkt die Lebensqualität durchaus ein – auch wenn mir sehr bewusst ist, dass ich hier auf hohem Niveau „meckere“. Allerdings dürfte bei deutlich größeren Gebäuden deutlich mehr Lieferverkehr entstehen als im Möckernkiez. Um aber die oberirdischen Flächen zwischen den zukünftigen Gebäuden möglichst frei zu haben vom bewegten und ruhenden motorisierten Verkehr, müssten diese Flächen auch vom Lieferverkehr freigehalten werden. Hier wäre es sinnvoll, eine unterirdische Anlieferung der Gebäude zu planen. Dies würde einen großen Teil des oberirdischen motorisierten Verkehrs vermeiden und sicher zu einer deutlich höheren Aufenthaltsqualität führen.	187.3	C35_gesicherte_Erschließung
		Während ich es sehr begrüße, dass die Straßeninfrastruktur anscheinend nur sehr behutsam ausgebaut wird, würde ich mich freuen, wenn auch die Verlängerung der Trebbiner Straße in sehr kleinem Umfang umgesetzt würde. Die Zufahrt über diese neue Straße sollte nur in Ausnahmefällen möglich sein. Beispiel hierfür könnte die Zufahrtsmöglichkeit im Möckernkiez sein.	187.4	C35_gesicherte_Erschließung
		Zunächst unabhängig von den Verkehrsregelungen halte ich es für nicht angemessen, dass alle Bauabschnitte keine Wohnungen vorsehen. Angesichts der Wohnungsnot in Berlin sollte auch in diesem Gebiet eine durchmischte Nutzung vorgesehen werden. Angemessen fände ich einen Flächenanteil von ca. zwei Drittel für Wohnraum. Diese Wohnungen sollten zu günstigen Mieten verfügbar sein. Zur Ursache für den Wohnungsmangel sollte nicht vergessen werden, dass die massive Steigerung der durchschnittlich bewohnten Fläche pro Person in den letzten Jahrzehnten maßgeblich zum Wohnraummangel beigetragen hat (sehr wahrscheinlich deutlich mehr als der Zuzug von Migranten). Vor diesem Hintergrund sollten Wohnungen insbesondere in diesen Lagen so gebaut und genutzt werden, dass keine unangemessene Anzahl von Quadratmetern pro Person genutzt werden. Um dies zu erreichen sollte vermieden werden, dass die Wohnungen als Zweitwohnung genutzt werden. Diese Gefahr erscheint mir realistisch, denn gutverdienende Menschen in den geplanten Büros freuen sich sicherlich, wenn sie ab und zu fußläufig in ihrer Zweitwohnung schlafen können, in der Regel aber bei ihrer Familie am Rande von Berlin.	187.5	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
		Angesichts der tollen Lage der Bauabschnitte direkt neben dem Park sollte darauf geachtet werden, dass Bewohner wie arbeitende Menschen einen möglichst direkten Zugang zum Park haben sollten. Denn dies erhöht die Lebensqualität deutlich. Auch hier möchte ich gerne auf die sehr positiven Erfahrungen im Möckernkiez hinweisen.	187.6	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Während ich die Verdichtung der Stadt aus umwelt- und Klimagründen sowie aus volkswirtschaftlichen Gründen sehr begrüße, fände ich sehr schade, wenn die geplanten Gebäude 6 und 7 im Süden	187.7	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		tatsächlich gebaut würden. Diese Flächen bieten sich hervorragend für eine Erweiterung des Gleisdreiecksparks an. Der Park ist schon heute extrem voll – weil er so toll ist und weil so viele Menschen in der Umgebung wohnen und arbeiten. Mit den geplanten Gebäuden werden es noch mehr Menschen, die direkt neben dem Park leben oder arbeiten. Auch sie werden den Park nutzen – und noch voller machen. Daher bitte ich, auf den Bau dieser beiden Gebäude vollständig zu verzichten und die Fläche für die Erweiterung des Parks zu nutzen. Wenn die Nutzfläche aller Gebäude nicht geringer werden soll, fände ich es sinnvoller, die Gebäude 1 bis 5 jeweils etwas höher zu bauen. Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.		C27_Ziel_B-Plan C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
188	28.01.2021	Ich bin dagegen den schönen Park mit sieben Hochhäusern (ausschließlich zur kommerziellen Nutzung) zu bebauen. Das würde auch den einzigartigen Charakter des gut gepflegten, schönen Parks zerstören.	188.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C72_nur_VI-140cab
189	29.01.2021	Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! In einer Stadt, die derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt wird, soll jetzt das entstehen, was in Zeiten von sich ändernden Bedarfen von sehr zweifelhaftem Nutzen ist. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Corona hat gezeigt, dass das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home-Office geschehen kann und auch wird.	189.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	189.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aus der superchicen Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	189.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckspark ergießen werden.) Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.	189.4	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		90 Meter hohe Türme! Und als Trostpreis gibt es eine Sporthalle, mit dem dieses größtenwahnsinnige Projekt uns Bürgern schmackhaft gemacht werden soll.	189.5	C72_nur_VI-140cab
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	189.6	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	189.7	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	189.8	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Wie heißt es so vollmundig auf der Webseite: "5.000 Radfahrer durchqueren täglich den Park am Gleisdreieck" (ja, und schon jetzt fühlen sich Fußgänger, Kinder und alte Menschen durch Radfahrer bedrängt, eine weitere Zunahme an Radverkehr verkraftet der Park nicht!) "9.000 Nachbarn blicken auf die Urbane Mitte Am Gleisdreieck" (Das sind 9000 Menschen, die sich die knappen Erholungsflächen mit zukünftig 3000 MitarbeiterInnen teilen müssen). "600.000 Menschen besuchen jeweils jährlich direkte Nachbarn der Urbanen Mitte" (Leute, ganz ehrlich: wir brauchen hier nicht noch mehr Menschen, noch mehr Trafik! Was wir hier jetzt schon brauchen ist schlichtweg mehr Luft zum Atmen!	189.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	189.10	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	189.11	C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C22_Windkomfort C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt.... entsetzlich!	189.12	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbonzen und die Herrschaften der COPRO GmbH	189.13	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		müssen nicht hier leben, sondern können ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hin gebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen? Und mit Einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. WAS SOLL DAS? Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!		C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
190	29.01.2021	Ich bin besorgt, dass die geplanten Bauten nicht dem Rahmenvertrag von 2005 entsprechen und mit dem derzeitigen Planungsstand eine größere Geschossfläche erzielt werden soll.	190.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Dabei kommt es zu konkreten Einschränkungen in der Parknutzung sowie einer Beeinträchtigung der Flora und Fauna. Meine Bedenken, die auch bereits in verschiedenen Gutachten festgestellt wurden, sind dabei im Einzelnen: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	190.2	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C14_Artenschutz
191	29.01.2021	Ich bin besorgt, dass die geplanten Bauten nicht dem Rahmenvertrag von 2005 entsprechen und mit dem derzeitigen Planungsstand eine größere Geschossfläche erzielt werden soll.	191.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Dabei kommt es zu konkreten Einschränkungen in der Parknutzung sowie einer Beeinträchtigung der Flora und Fauna. Meine Bedenken, die auch bereits in verschiedenen Gutachten festgestellt wurden, sind dabei im Einzelnen: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park	191.2	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten - die Verschattung des Westparks vormittags - die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags - das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung - die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand - die erhöhten Windgeschwindigkeiten - die zusätzlichen Verkehre - die Gefahr der Übernutzung des Parks - die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche - die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen		C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C14_Artenschutz
192	29.01.2021	Mit den 7 Riesen wird die Großstadt in den Park geholt. Dieses wichtige Naherholungsgebiet wird zunächst durch Baulärm, später durch Geschäfts- und Alltagstrubel seines Erholungswertes beraubt.	192.1	C72_nur_VI-140cab C68_Park_Aufenthaltsqualität C25_baubedingte_Auswirkungen
		Die Natur wird in Mitleidenschaft gezogen.	192.2	C63_Park_Erhalt C13_Flora_Fauna
		Der Park ist eine wichtige Oase in diesem Teil Berlins, platzt aber jetzt schon zeitweise aus den Nähten.	192.3	C67_Park_Übernutzung
		Durch die Hochhäuser wird er zudem seines freien Blickes beraubt.	192.4	C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Wir brauchen sozialen Wohnraum, aber bestimmt keine Bürohochhäuser, soweit ich informiert bin. Die Planung von 2014/14 ist nicht mehr zeitgemäß und zerstört einen wichtigen Lebensraum.	192.5	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Vielleicht gibt es doch noch eine Möglichkeit, umzudisponieren.	192.6	C71_Abwägung_privat/öffentlich C02_Ablehnung_Kennntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
193	30.01.2021	Den Bebauungsplan für die freien Grundstücke im Gleisdreieck Park finde ich unzumutbar für alle Anwohner. Gerade in diesen Zeiten merken wir doch alle, wie sehr Menschen, insbesondere in der Stadt, auch Freiräume brauchen. Wir brauchen freie Flächen, auf denen wir unsere Nasen in die Sonne halten können, auf denen ein bisschen Bewegungsfreiheit besteht, wo auch Platz für die Natur ist und die Luft ein wenig frischer ist. Wenn Brachflächen zwischen oder neben unseren Parks weiterhin zugekleistert werden mit immer neuen Gebäuden, und dann auch noch so großen, hohen, wie in diesem Fall geplant, bleibt uns irgendwann die Luft weg. Das funktioniert doch so nicht!	193.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Die Flächen könnten besser für die Menschen als naturnahe Freiflächen hergerichtet werden, damit wir nicht irgendwann alle durchdrehen vor lauter Menschenmassen, die sich auf immer enger werdenden Räumen aufhalten müssen.	193.2	C33_alternatives_Konzept
194	30.01.2021	Ich finde es unverantwortlich das im Gleisdreieck Park Büroflächen entstehen, obwohl diese in Zukunft nicht mehr gebraucht werden, es wird hier eine historische Chance verpasst einen so gut angebundenen Ort dem Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen.	194.1	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Der Park wird unnötig verschattet und die bisherige Erholungsqualität sehe ich erheblich beeinträchtigt.	194.2	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C68_Park_Aufenthaltsqualität
195	31.01.2021	Sicherlich brauchen Sie (<i>Anm: gemeint ist der Bausenator</i>) zur Profilierung ein eigenes Bauprojekt. Dieses allerdings in einem neu geschaffenen und gestalteten Park umzusetzen, kommt meines Erachtens einem Schildbürgerstreich gleich. Wie absurd ist es, einem hochgelobten Erholungszentrum (Dokumentation des RBB), das die Berliner annehmen und schätzen, diese Achse des Grauens aufzustülpen!	195.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C63_Park_Erhalt
		Berlin braucht sicher nicht noch mehr Bürohäuser, die jetzt schon teilweise leer stehen.	195.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Von einem Politiker der Linken hätte ich etwas anderes erwartet.	195.3	C79_Bezirkspolitik
196	31.01.2021	Kein Mensch braucht weitere Bürogebäude dieser Art in der Gegend. Der Post-Tower der einen Katzensprung entfernt ist steht seit Jahren weitestgehend leer. Wenn es bedarf an Büros gibt, könnten diese dort geschaffen werden.	196.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Das ganze Areal um den Park herum wurde in den letzten Jahren schon ausreichend mit katastrophaler Architektur verschandelt und so alte Anwohner der Gegend gezwungen ihren Kiez zu verlassen.	196.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Parkgelände wird von der Bevölkerung sehr gut angenommen und genutzt. Es schafft die Chance einen entspannten Ausgleich zum Arbeitsleben zu finden der von vielen Menschen angenommen wird und sehr wertvoll für die Gesellschaft ist.	196.3	C63_Park_Erhalt
		Für neue Bürogebäude gibt es ausreichend Möglichkeiten in Entwicklungsgebieten wie Adlershof aber bitte nicht mitten in der Stadt!	196.4	C27_Ziel_B-Plan
197	31.01.2021	Ich bin gegen die geplanten Bürogebäude.	197.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Da ich in Berlin geboren und aufgewachsen bin, die voranschreitende Gentrifizierung und damit verbundenen Wohnraumkosten am eigenen Leib mitbekommen musste, bin ich entschieden gegen diese Art von "Urbanisierung". Ich selbst bin Landschaftsarchitektin und -planerin. Es fehlt bezahlbarer Wohnraum, keine Eigentumswohnungen und keine Bürogebäude.	197.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Steckt lieber Geld in die Coronahilfen und Menschen, die auf der Straße leben müssen, als den toten, versiegelten Potsdamer Platz weiter auszuweiten.	197.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
198	31.01.2021	Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! In einer Stadt, die derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt wird, soll jetzt das entstehen, was in Zeiten von sich ändernden Bedarfen von sehr zweifelhaftem Nutzen ist. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Corona hat gezeigt, dass das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home-Office geschehen kann und auch wird.	198.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	198.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aus der superchicen Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	198.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckpark ergießen werden.)	198.4	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.		
		90 Meter hohe Türme! Und als Trostpreis gibt es eine Sporthalle, mit dem dieses Größenwahnsinnige Projekt uns Bürgern schmackhaft gemacht werden soll.	198.5	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	198.6	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	198.7	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	198.8	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Wie heißt es so vollmundig auf der Webseite: "5.000 Radfahrer durchqueren täglich den Park am Gleisdreieck" (ja, und schon jetzt fühlen sich Fußgänger, Kinder und alte Menschen durch Radfahrer bedrängt, eine weitere Zunahme an Radverkehr verkraftet der Park nicht!) "9.000 Nachbarn blicken auf die Urbane Mitte Am Gleisdreieck" (Das sind 9000 Menschen, die sich die knappen Erholungsflächen mit zukünftig 3000 MitarbeiterInnen teilen müssen). "600.000 Menschen besuchen jeweils jährlich direkte Nachbarn der Urbanen Mitte" (Leute, ganz ehrlich: wir brauchen hier nicht noch mehr Menschen, noch mehr Trafik! Was wir hier jetzt schon brauchen ist schlichtweg mehr Luft zum Atmen!	198.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	198.10	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen...	198.11	C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C22_Windkomfort C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt....entsetzlich!	198.12	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbonzen und die Herrschaften der COPRO GmbH müssen nicht hier leben, sondern können ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hin gebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen? Und mit Einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. WAS SOLL DAS? Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!	198.13	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
199	31.01.2021	Aufgrund der jetzigen Unterlagen lässt sich nicht nachvollziehen wie zukunftsträchtig dieses Projekt geplant ist, um den Verlust einer aktiv genutzten Grünfläche zu rechtfertigen.	199.1	C63_Park_Erhalt
		Bereits jetzt abzusehen ist, dass sich Post-pandemisch das dezentrale Arbeiten weiter ausbreiten wird, die Zukunft der Stadt sich weiter polyzentral entwickeln wird. Das heißt, das Wohnen und Arbeiten weiterhin (auch teilweise Kleinteiliger) verschmelzen werden und sich dezentral in der Stadt ausbreiten. Damit auch neue Gebäudetypen, weg von innerstädtischen, homogenen Bürokomplexen zu planen sind. Gerade der Verlängerung einer Achse des Potsdamer Platzes mit seinen bereits unzählig leerstehenden Gewerbeflächen erschließt sich eine Erweiterung sowie Privatisierung einer bisher mit zur Erholung genutzten Fläche für die Allgemeinheit unter dieser Nutzung nicht.	199.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wenn eine Bebauung überhaupt zwingend erscheint, dann stellt sich doch hier die Frage des Mehrwerts für die Allgemeinheit gerade in der erweiterten Parksituation und im Anschluss an das Technik Museum. Welches auf Dauer damit keine Möglichkeit hätte sich zu erweitern.	199.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C09_Mehrwert
		Die Planungsunterlagen erschließen in keinem der Gutachten wie gerade in einem Zentrum für Innovation zukunftsfähig bebaut wird ggf. mit anderweitigen (kommunalen?) Nutzungskonzepten oder auch dem notwendigen Einbezug des Parks und dessen Nutzer, aber auch die Frage der ernsthaften Begrünung und Nachhaltigkeit von Gebäuden.	199.4	C31_Nutzungskonzept C59_nachhaltiges_Quartier
		Wenn ich lese, dass auf einem Grundstück als Ersatz mindestens 3 Laubbäume gepflanzt etc. werden muss, dann ist das keinesfalls ein Ersatz gerade in diesem Bereich.	199.5	C55_Anpflanzungen_Begrünung C23_Eingriff_Ausgleich
		Die mögliche Schlussfolgerung aus dem Lärmbelastungsgutachten scheint noch auszustehen. Grds. festzuhalten gilt:	199.6	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die als hochlärmbelastet markierte Fläche wird im weiteren Verlauf der Bahntrasse zu Höchstpreisen im Wohnungsbau vermietet. Auch befinden sich betreute Seniorenräume direkt auf Gleishöhe. Sollte die dargestellte Lärmbelastung zur Schlussfolgerung führen, dass dort ausschließlich Gewerbe angesiedelt werden kann, wäre die Argumentation damit obsolet.		C43_Forderung_Wohnen
		Wünschenswert wäre, sollte eine Bebauung unumgänglich sein, neue, innovative Nutzung- und Gestaltungskonzepte erarbeitet werden, die insbesondere auch den Ersatz für die verbaute Grünfläche, Einbezug/Nutzen für das Wohnumfeld und das Thema Nachhaltigkeit in einem der wenigen biodiversen Umfeldern ernst nehmen. Der Raum (Park, Museum, selbst Gastronomie) sind aktuell grds. Orte des "Sich-Treffens", immer eingebettet in den Parkkontext.	199.7	C63_Park_Erhalt C59_nachhaltiges_Quartier C33_alternatives_Konzept
		Der zwingende Bedarf für die gewählte Planung sowie die zugrunde liegende Werte für eine zukunftsfähige Bebauung lassen sich aufgrund der Unterlagen m.E. nicht umfänglich nachvollziehen und bedürfen ggf. einer weiteren Erarbeitung vor Feststellung des Bebauungsplans und der festzusetzenden Nutzung.	199.8	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept
200	01.02.2021	Grundsätzlich ist die abschließende Entscheidung zu diesem Vorhaben, unter den Umständen einer seit gut einem Jahr herrschenden Pandemie, zu vertagen.	200.1	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
		Die Notwendigkeit von Büroflächen, Hotels etc. ist aufgrund der noch nicht absehbaren Auswirkungen der Pandemie auf die wirtschaftliche Lage (Digitalisierung der Arbeitswelt, Insolvenzen etc.) fraglich.	200.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Seit geraumer Zeit werden vor allem in Friedrichshain-Kreuzberg/ Mitte die Geschwindigkeiten auf 30 km/h begrenzt, um den Co2-Ausstoß zu mindern. Es werden immer wieder Möglichkeiten gesucht, den Verkehr zu minimieren, Autoverkehr auszusperren. Und nun sollen wieder Büroflächen usw. neu gebaut werden. Es ist nicht abzusehen, dass die Mitarbeiter der Büros ausschließlich die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen werden. Von bereits jetzt schon fehlenden Parkplätzen der Anwohner, wird dies weiteren Unmut fördern.	200.3	C34_zusätzlicher_Verkehr C39_Mobilitätswende
		In unmittelbarer Nähe – Potsdamer Str./ Kurfürstenstr. – ist der Abriss des LSD und Woolworth geplant. An dieser Stelle plante der Eigentümer Neubauten mit 14 Etagen, u.a. Büroflächen. Dies wurde wegen „der Ansicht“ nicht genehmigt. Unverständlich, wo doch gerade auf der Potsdamer Str./ Bülowstr. die Sanierung der Außenfassade des (hohen) ehemaligen Commerzbankgebäudes fertig gestellt wurde. Der Potsdamer Platz stirbt. Die Arkaden sanieren gerade aufwendig neu. Mit der Hoffnung der Wiederbelebung. Und das obwohl das in der Nähe liegende LP12 stets mehr Kunden*innen anlocken wird.	200.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es stellt sich die Frage, ob eine derartige Bebauung an einem Erholungsort auch im Gespräch wäre, wenn eines der (zu hohen) Häuser ein neues Bezirksamt darstellt. Die Mitarbeiter, die täglich für den Bürger des Bezirkes da sind, würden sich sicher auch einmal über ein modernes Arbeitsumfeld freuen.	200.5	C83_unklareAussage
		Anwohner*innen, Parkbesucher*innen usw. benötigen einen Ort der Ruhe und Erholung. Einen Ort um in der Sonne zu liegen und Energie zu tanken. Und das ohne dafür ins Auto steigen zu müssen. > Der Anwohner fährt zur Erholung aus der Stadt (um dem Schatten des Geschäftshauses entkommen), der Mitarbeiter zum Arbeiten in die Stadt?!	200.6	C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Es spricht sicher nichts gegen die flache! Bebauung auf der ungenutzten Fläche in Nähe des Skaterparks, bspw. mit einer Sport- oder Schwimmhalle. Aber derartig hohe Gebäude, wo es doch nichts Vergleichbares gibt, sind nicht nachvollziehbar.	200.7	C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung C33_alternatives_Konzept
		Ebenso wenig nachvollziehbar ist die Tatsache, dass der Eindruck entsteht, dass bewusst die Informationstafeln spärlich und klein gehalten wurden. Und dazu in einer Pandemie das ganze Projekt verabschiedet werden soll, in der die Parknutzer*innen weniger dieses Areal besuchen bzw. sich mit der Sicherung ihrer eigenen Existenz beschäftigen.	200.8	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Es ist denkbar, dass beim Spatenstich der Widerstand noch wachsen wird. Vor allem dann, wenn der beliebte und stets gut besuchte Biergarten weichen soll.	200.9	C72_nur_VI-140cab
		Wenn das 90m Gebäude Schatten auf die neue erworbene mindestens 500.000,- teure Eigentumswohnung wirft.	200.10	C72_nur_VI-140cab
		Vom Baulärm und eingeschränkter Nutzung des Parks einmal abgesehen.	200.11	C25_baubedingte_Auswirkungen
		Werden die Ansiedlung von Gewerbefläche nicht auch wieder die Mietpreise in diesem Gebiet anheben? Ist es tatsächlich gewollt, die Mittelschicht zu vertreiben. Die Bürger*innen die u.a. das tägliche Leben am Laufen halten.	200.12	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Wo werden all die Mitarbeiter in den Gebäuden wohnen? Sofern nach Erholung der Pandemie noch weiter Personal vor Ort benötigt wird, ist es schwer dieses aus anderen Bundesländern zu akquirieren. Denn bezahlbarer Wohnraum ist bereits jetzt ein Problem.	200.13	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Nicht vorstellbar ist außerdem, dass bspw. ein Startup Geld für hohe Mietpreise in Friedrichshain-Kreuzberg hat. Oder hat der Investor kein Interesse mit dem Bau von Büroflächen und dessen Vermietung Gewinn zu machen? Es besteht schlichtweg die Gefahr, dass hier wieder Neubauten entstehen, die langfristig leer stehen. So wie wir es von anderen Orten bereits kennen.	200.14	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wieso wird der Abriss, die Sanierung von alten Gebäuden etc. nicht gefördert.	200.15	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Warum muss es immer Friedrichshain-Kreuzberg/ Mitte sein. Andere Bezirke haben auch Flächen die gut angebunden sind, an Attraktivität gewinnen sollten. Ohne allerdings auch hier Erholungs-räume zu zerstören. Die tw. Neugestaltung des bspw. Alexanderplatzes – zentrale Lage – ist wohl kein Projekt wert.	200.16	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die Entwürfe zeigen Hochhäuser mit Begrünung im Mittelbereich und auf dem Dach. Es soll Grünfläche bebaut werden, um Flächen zu begrünen. Ist das die Auffassung, einen Erholungs-/ Begegnungsort augenscheinlich nicht zu zerstören.	200.17	C63_Park_Erhalt
		Kompromiss heißt bei diesem Bebauungsplan das Wort. Wünschenswert ist, wenn Investoren, Planer, Architekten usw. Überlegungen – einmal ohne finanziellen Nutzen - hinsichtlich der Bebauungen unternehmen. Den Park als Erholung besuchen. Sich in die Anwohner/ Parkbesucher hineinversetzen.	200.18	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C68_Park_Aufenthaltsqualität C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Danke für ihre Aufmerksamkeit bei der Einbeziehung dieser Argumente.	200.19	C71_Abwägung_privat/öffentlich
201	01.02.2021	<i>Übersetzung aus dem Englischen:</i> Ich spreche mich entschieden gegen das Vorhaben des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus. Das Projekt verstößt gegen die Höhenbestimmungen der Umgebung und würde nachfolgend zu einer Kommerzialisierung des Gleisdreieckparks führen, welcher von der Stadt Berlin als Ausgleichsfläche für die Hochhäuser am Potsdamer Platz konzipiert wurde. [I stand against the construction of the development plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in the strongest possible terms. This project violates height regulations of the neighbourhood and would lead to subsequent commercialisation of the Gleisdreieck park, which has been designed as compensation to this neighbourhood by the city of Berlin for the skyscrapers of Potsdamer Platz.]	201.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C50_Gebäudehöhen C83_unklareAussage
202	01.02.2021	Wichtig ist, dass es eine Verdichtung der Stadt gibt. Dennoch sind Hochhäuser für diesen Standort meiner Ansicht nach als Architekturstudentin wenig passend.	202.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Gebäude passen sich nicht in ihre Umgebung ein, stattdessen stehen sie mit ihrer Form und ihrer Ästhetik der in Berlin in den letzten Jahren immer wieder reproduzierten Investorenarchitektur nahe. Ich fände es schade, wenn der Park weiterhin mit dieser Art von Architektur bebaut wird. Man sollte hinterfragen, ob der Park generell weiterverdichtet werden sollte und man diese Verdichtung nicht an anderer Stelle generieren kann.		C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C29_Einbindung
203	01.02.2021	Ich bin besorgt, dass die geplanten Bauten nicht dem Rahmenvertrag von 2005 entsprechen und mit dem derzeitigen Planungsstand eine größere Geschossfläche erzielt werden soll.	203.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Dabei kommt es zu konkreten Einschränkungen in der Parknutzung sowie einer Beeinträchtigung der Flora und Fauna. Meine Bedenken, die auch bereits in verschiedenen Gutachten festgestellt wurden, sind dabei im Einzelnen: ▪ die Einschränkung des Raumgefühls im Park ▪ der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park ▪ die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten ▪ die Verschattung des Westparks vormittags ▪ die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags ▪ das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung ▪ die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ▪ die erhöhten Windgeschwindigkeiten ▪ die zusätzlichen Verkehre ▪ die Gefahr der Übernutzung des Parks ▪ die Versiegelung von fast 100% der Grundstücksfläche ▪ die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen	203.2	C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C14_Artenschutz
		Zudem fehlender sozialer (!) Wohnraum, was heißt ausschließlich Büros, finde ich doch sehr bedenklich.	203.3	C43_Forderung_Wohnen
204	01.02.2021	Das Maß der baulichen Dichte erscheint nicht maßstäblich und verändert den Standort der ehemaligen Gleisanlagen nachhaltig. Blickachsen z.B. zum Fernsehturm werden komplett verstellt und aufgrund der verdrehten Baukörper komplett verhindert. Es ist mit einer Verschattung der Schöneberger	204.1	C72_nur_VI-140cab C48_GF/GFZ-Höhe C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wiese bis zu den Mittagsstunden auch im Sommer zu rechnen. Aufgrund der neuen Gebäude entlang der Flottwellstr. findet eine Verschattung zu den Abendstunden verstärkt statt.		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die Freizeit und Erholungsflächen sind bereits heute stark belastet und weitere Nutzungen in vorgesehener Dichte und Belegung sind nicht verträglich. Die Kaltluftschneise wird aufgrund der Hochhäuser stark beeinträchtigt und eine Veränderung des Mikroklimas ist zu erwarten, vor allem auch im Hinblick auf die fast 100% Versiegelung der Flächen. Die Versickerung des anfallenden Regens auf eigenem Grund ist nicht gewährleistet.	204.2	C67_Park_Übernutzung C20_klimaökologische_Auswirkungen C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Der Park am Gleisdreieck sollte auch als Ausgleich für die verdichtete Bebauung am Potsdamer Straße herangezogen werden. Dies wird aber durch die extreme Verdichtung nicht gewährleistet. Das Maß der Bebauung ist stark zu reduzieren und auf die Aspekte der Versiegelung und Versickerung ist stärker einzugehen.	204.3	C66_Park_Ausgleichsfläche C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
205	01.02.2021	Hiermit spreche ich mich gegen die geplante Bebauung mit Bürogebäuden am Gleisdreieck-Park aus. Dieser Park gibt Familien in Schöneberg/ Kreuzberg die Möglichkeit zur Naherholung, und er ist gerade aufwändig und gelungen gestaltet worden. Bürotürme an seiner Ostseite würden nicht nur die weite und offene Atmosphäre des Parks stören, sie nähmen ihm auch das direkte Sonnenlicht. Zusätzlich sind die entstandenen Cafés und Restaurants mit ihren weitläufigen Außenbereichen ein Segen für Eltern, die trotz kleiner Kinder gerne mal etwas essen gehen.	205.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C82_keinGegenstand außerhalb des Plangebiets)
		Und wo sollen all diese Büro-Menschen parken?	205.2	C35_gesicherte_Erschließung
		Wenn in diesen Zeiten überhaupt eine Bebauung in Betracht gezogen wird, dann doch bitte mit Wohnraum. Wir wollen doch in Zukunft sowieso möglichst alle Homeoffice machen.	205.3	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
206	01.02.2021	Mit Schrecken habe ich die Pläne für die Neubebauung gesehen. Ich möchte mich eindeutig dagegen aussprechen solch eine Veränderung, die nicht mal für Wohnraum sondern lediglich Büroräume ist, zu befürworten und erlauben.	206.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C43_Forderung_Wohnen C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Park ist ein viel genutztes Erholungsgebiet und für die Menschen in den anliegenden Kiezen eh schon zu klein. Einer weiteren Verkleinerung des Gebiets ist nichts Positives abzugewinnen. Auch solche massiven Bauten/ Büroräume werden den Menschen in den umliegenden Wohnhäusern ein Zuhausegefühl nehmen. Als Anwohnerin möchte ich diese Komplexe nicht in unserem Park und hege die große Sorge das die Mieten und der Wohnraum auch bei uns immer teurer und teurer werden. Auch würde es die diverse und angenehme Atmosphäre dieser Ecke zerstören.	206.2	C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C81_Subjektiv
207	01.02.2021	Mehr Platz für die Bürger! Je mehr Menschen im Homeoffice sind, umso weniger Büroraum wird gebraucht, umso weniger Verkehr ist auf den Straßen, umso reiner die Luft, um so zufriedener die Mitmenschen. Wir brauchen keine Büroräume im Herzen des Gleisdreiecks, die den Boden versiegeln, den Park beschatten und einengen.	207.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung
		Wir brauchen Luft Licht Sonne und eine naturnahe Nutzung der Flächen für kulturelle Zwecke, als Erholungsraum und zur Nachbarschaftshilfe zur gemeinnützigen Nutzung, zum Sporttreibende. Stoppt den Immobilien-Wahnsinn und Büroirrsinn und schenkt Berlin schenkt Kreuzberg ein Stück Leben post Corona!	207.2	C33_alternatives_Konzept C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
208	01.02.2021	Keine Büros im Herzen des Gleisdreiecks. Kreuzberg braucht Erholungsraum, naturnahe Nutzflächen für Urban Gardening für Sport für Kultur für Nachbarschaftsprojekte. Keine Versiegelung von Boden, keine Schattenwerfenden Bürohochhäuser im Herzen des Naherholungsraumes, keine weitere Verdichtung von Lebensraum.	208.1	C26_Gesamtentwicklung C42_Büromarkt_Büroflächen C33_alternatives_Konzept C30_Versiegelung_Verdichtung C52_Verschattung
209	02.02.2021	Ich schließe mich dem »Offenen Brief einer Anwohnerin zum Bebauungsplan Urbane Mitte« vom 1.2.21 an, da ich die Entwicklungen im Gebiet Gleisdreieckpark schon lange verfolge und die vielen Gründe, die eine Ablehnung dieses Bauvorhabens zwingend machen, nicht besser darstellen kann, als die Autorin. Dieses Projekt kann man wohl nur als monströs und arrogant bewerten, ohne Rücksicht auf vitale Interessen der Umgebung.	209.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Insbesondere frage ich mich auch, ob in Zeiten zunehmender Forderungen nach Verlagerung von Beschäftigungsverhältnissen ins Home-Office, solche für die Ewigkeit geplanten Bürobauten selbst unter langfristigen Profit-Gesichtspunkten noch opportun sein können.	209.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
210	02.02.2021	Meiner Ansicht nach ist der Bebauungsplan sehr unattraktiv für den Gleisdreieckpark. Er "zerreißt" den aktuellen Park und setzt mit bis zu 90m hohen Gebäuden das falsche Zeichen für ein grünes Berlin (Stichwort Luftzirkulation).	210.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C72_nur_VI-140cab C59_nachhaltiges_Quartier
		Zusätzlich ist für mich die überwiegende Nutzung durch Büroflächen (mein letzter Stand) völlig unverständlich: Gerade durch die Zeiten von Covid-19 und dem damit einhergehenden Homeoffice werden perspektivisch ca. 1/5-1/4 der bestehenden Büroflächen durch Umstrukturierungen wegfallen. Die neu gebauten Büroflächen werden nicht benötigt. Und was soll "Kerngebiet" überhaupt bedeuten? Nur Arbeitsfläche? Man sollte sich über die Bezeichnung noch einmal Gedanken machen.	210.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C31_Nutzungskonzept C41_Kerngebiet
		Sollten also in irgendeiner Form (hoffentlich kleinere) Gebäude errichtet werden, ist es nötig, dort Wohnraum in bezahlbarem Maße (vor allem Sozialwohnungen) zu bauen. Ansonsten wird nur der von sehr vielen Bürger*innen genutzte, schöne Park als Freizeit- und Erholungsfläche zum Teil zerstört und durch (höchst wahrscheinlich "funktionalen") Beton, Glasfronten oder "Schießscharten"-Architektur ersetzt.	210.3	C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt C28_städtebauliches_Konzept C57_Fassadengestaltung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		Bitte plant mit den Bürger*innen und nicht gegen die Bürger*innen (gemeint sind Anwohner*innen, nicht Investor*innen und Firmen).	210.4	C76_Beteiligungsmöglichkeit C71_Abwägung_privat/öffentlich
211	02.02.2021	Ich erlaube mir nochmals eine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab abzugeben, nachdem ich einige Stellungnahmen von Experten gelesen habe.	211.1	-
		Allen verantwortlichen Entscheidungsträger*innen im Bezirk müsste bekannt sein, dass Hochhäuser quasi „für die Ewigkeit“ gebaut werden, da der Abriss so teuer ist, dass sogar eine ebenfalls sehr teure komplette Entkernung inklusive einer ebenfalls sehr teuren kompletten Modernisierung deutlich preiswerter ist. Darauf wird auch in aller Ausführlichkeit in der Hochhaus-Leitlinie der Senatsverwaltung eingegangen. Deshalb wurden in den Hochhaus-Leitlinien auch besonders hohe Anforderungen an Hochhäuser über 30 m festgelegt, die sich nochmals erhöhen, wenn in dem gesamten relevanten Stadtfeld	211.2	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage) C08_Hochhausleitbild

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		nur Häuser mit Traufhöhe bzw. leicht darüber vorhanden sind. Bei den Neubauten bzw. der Sanierung und Modernisierung zwischen Potsdamer Str. und Blumenthalstr wurden diese Vorgaben sämtlich eingehalten, obwohl sich hier wegen der vorhandenen städtebaulichen Situation eventuell eine etwas höhere Bebauung eingefügt hätte. Was die Nutzung eines fach- und sachgerecht entkernten und modernisierten Hochhauses angeht, gibt es aktuell zwei völlig misslungene Beispiele – in Kreuzberg das ehem. Postscheckamt auf der anderen Seite des Landwehrkanals und der Steglitzer Kreisel.		C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die vorgesehene Höhe der Häuser (bis 90m!), die Bodenversiegelung, die Materialien für die Fassaden und die Gestaltung von Fassaden und Dächern werden nicht nur zu einer nicht reversiblen Veränderung des Stadtbildes führen sondern auch zu einer Aufheizung der tatsächlichen „Urbanen Mitte“ am Potsdamer und Leipziger Platz führen.	211.3	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C17_Versiegelungsgrad C57_Fassadengestaltung C62_Ortsbild_Sichtachsen C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Zu den relevanten, das Ortsbild prägenden Relikten der Stadtentwicklung zählen nicht nur die noch erhaltenen Gebäude und Anlagen der ehemaligen Eisenbahnnutzung, sondern auch die ganz besondere, für Berlin einzigartige Konstruktion der U-Bahnanlagen des Gleisdreiecks. Sie werden durch die geplante Höhe und Dichte der Bebauung geradezu „unsichtbar“ gemacht, auf eine ahistorische Weise banalisiert und damit dauerhaft entwertet.	211.4	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Der Name des B-Plans macht bereits deutlich, dass damit eine Bebauung festgesetzt werden soll, die fernab jeglicher Realität eine Lage im Stadtraum vorgaukelt, die ausschließlich den Verwertungsinteressen des Investors geschuldet ist. Tatsächlich haben die geplante Bebauung und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und die vorhandenen Nutzungen. Dies ist in ungewöhnlich deutlicher Form auch den diversen fachlichen Stellungnahmen zum B-Plan zu entnehmen.	211.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C71_Abwägung_privat/öffentlich C09_Mehrwert
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet - begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten, ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas, ▪ Erhalt der Qualität des Grundwassers, Trinkwassers und Oberflächenwassers,	211.6	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		▪ Lärminderung, ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ Erhalt und Sicherung der das Ortsbild prägenden Relikte der Landschafts- und Stadtentwicklung, ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.		C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C62_Ortsbild_Sichtachsen C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Durch eine rechtlich nicht bzw. nicht dauerhaft einschränkbare Mitnutzung der jetzt bereits intensiv Tag und Nacht genutzten Parkanlage durch die erwarteten ca. 3.000 Mitarbeiter*innen der Büros und Kund*innen der Gastronomiebetriebe wird dieser Teil der Parkanlage in absehbarer Zeit jegliche biotischen und erholungswirksamen Qualitäten verlieren und im besten Fall zu einem „Grünen Mittelstreifen“ verkommen, der dann auch noch von der öffentlichen Hand mit Steuergeldern erhalten und gepflegt werden muss.	211.7	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Es ist für mich als einfache Bürgerin nicht möglich all die Mängel und Versäumnisse bei der Grundlagenermittlung für die Aufstellung des B-Plans und die geplanten Festsetzungen angemessen zu benennen.	211.8	-
		Noch weniger kann ich mir erklären, welche Motive die Entscheidungsträger*innen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg dazu veranlasst haben, nicht einmal alle notwendigen Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen (sowohl im Bestand wie in der Planung) vorzusehen.	211.9	C35_gesicherte_Erschließung
		Die vorgesehenen Festsetzungen sind daher m.E. gesetzeswidrig.	211.10	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
211.1	02.02.2021	Hiermit möchte ich zur Sicherheit noch folgende Informationen zu meiner Stellungnahme ergänzen: 1. Mit "Hochhaus-Leitlinie" meine ich das "Hochhaus-Leitbild", das seit der Beschlussfassung am 25.2.2020 auf alle Hochhaus-Neubauten anzuwenden ist. 2. Mit "wenn in dem gesamten relevanten Stadtumfeld nur Häuser mit Traufhöhe bzw. leicht darüber vorhanden sind." meine ich:	211.1.1	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage; außerhalb des Plangebiets) C08_Hochhausleitbild C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C17_Versiegelungsgrad C57_Fassadengestaltung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		wenn in dem gesamten relevanten Stadtumfeld (damit ist das auf der Südseite des Landwehrkanals gelegene Umfeld der geplanten Neubebauung gemeint) nur Häuser mit der sog. "Berliner Traufhöhe" vorhanden sind (in der Regel 21 - 22 m) bzw. geringfügig höhere Häuser.		C62_Ortsbild_Sichtachsen C20_klimaökologische_Auswirkungen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C71_Abwägung_privat/öffentlich C09_Mehrwert C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität C67_Park_Übernutzung C35_gesicherte_Erschließung C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
211.2	18.02.21	Ergänzend zu meinen vorangegangenen Stellungnahmen möchte noch einmal Bezug nehmen darauf, dass die geplanten Hochhäuser nicht dem städtebaulichen Umfeld südlich des Landwehrkanals entsprechen, also singulären Charakter haben. Umso mehr müssen alle Anforderungen der Hochhaus-Richtlinie unabhängig von irgendwelchen Vereinbarungen angewendet werden, die von der zuständigen Senatsverwaltung für Bauen und Stadtentwicklung genau für solche Lagen entwickelt wurden.	211.2.1	C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C29_Einbindung C08_Hochhausleitbild

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Sollten die Entscheidungsträger dies verweigern oder weiterhin die privaten Interessen eines Investors bei der Abwägung über Gebühr befürworten und die berechtigten Interessen aller Anwohner*innen und Erholungssuchenden aus Angst vor Regressforderungen "wegwägen", müssen folgende Auflagen in dem B-Plan festgesetzt werden:	211.2.2	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		- Alle Gebäude müssen ausschließlich aus solchen Materialien gebaut werden, die sich rückstandsfrei wieder zurückbauen lassen. - Für den Fall, dass die "Blütenträume" des Investors oder das der nachfolgenden Hauseigentümer nicht innerhalb von 10 Jahren in Erfüllung gehen, wird der aktuelle und alle nachfolgenden Eigentümer verpflichtet, alle Häuser vollständig oder auf die Traufhöhe der umgebenden Wohnhäuser zurückzubauen.	211.2.3	C82_keinGegenstand (Rückbau) C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Hier erlaube ich mir den Hinweis, dass am Südkreuz gerade eine ganze Reihe von normal hohen Bürogebäuden entstehen, obwohl dort keine lokal, regional und überregional bedeutsame Parkanlage, sondern ein Bahnhof und eine große Gewerbefläche in unmittelbarer Nähe liegen. Außerdem erlaube ich mir den Hinweis, dass im Bezirk Tempelhof-Schöneberg aktuell ein B-Plan-Verfahren für Bürogebäude in der Bürgerbeteiligung ist, das weitere 2.000 Büroarbeitsplätze an diesem Standort ermöglichen soll.	211.2.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		- Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ändert deshalb vorausschauend die Ausweisung für die geplante Neubebauung von Kerngebiet in Mischgebiet. Dies hat auch zur Folge, dass die um den Standort herumwohnenden Menschen sich berechnete Hoffnungen machen können, dass sie ihre Wohnungen auch in Zukunft als Wohnungen nutzen können, da das Wohnen im Mischgebiet deutlich besser geschützt ist als im Kerngebiet.	211.2.5	C31_Nutzungskonzept C41_Kerngebiet
		- Um den Rückbau sämtlicher Hochhäuser zu finanzieren, muss der aktuelle Investor die dafür benötigten Gelder vor der Erteilung der Baugenehmigung vollständig auf ein "Treuhandkonto Rückbau" einzahlen.	211.2.6	C82_keinGegenstand (Rückbau)
212		Gerne möchte ich meine Gedanken zu dem von Ihnen geplanten Kerngebiet "Urbane Mitte Süd" mitteilen: - Da Sie Parkflächen versiegeln wollen und einem extrem belebten Park Fläche versagen, wäre es schön, wenn wenigstens ein Großteil der bebauten Fläche als Wohnungen zu sozialverträglichen Preisen vorgesehen wäre. - In ihrem Konzept sind hauptsächlich Büroflächen, Hotels, Gewerbe, Kultur und Sport vorgesehen. Aber wo bleibt der Mensch, der diese Anlage mit Leben füllt? Auf ihrem Symbolbild zeigen Sie Hochhäuser hinter dem schon jetzt vorhandenen Skaterpark - es suggeriert, dass die Bebauung das Areal mit Leben (mit Kindern und Familien!) füllt. Tatsächlich entsteht durch ihre	212.1	C63_Park_Erhalt C43_Forderung_Wohnen C31_Nutzungskonzept C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Planung ein ähnliches Areal wie am Potsdamer Platz, das verweist und trist daliegt, vor allem nach Feierabend, wenn die vielen Anzugträger nach Hause fahren.		
		Die vorgesehene Höhe von bis zu 90m macht nicht nur das Stadtbild kaputt, sondern passt weder baulich in die Lage noch schützt es den Naturraum Gleisdreieckpark.	212.2	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C62_Ortsbild_Sichtachsen C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Lassen Sie uns ein Bewohnerorientiertes Stadtviertel planen: Wohnraum für Familien, Senioren und Singles. Kiezkultur durch Cafés, Bäckereien, Kitas, Blumenladen, nachhaltige Mode, auch einige Büroflächen und Platz für eine nachhaltige Stadtentwicklung.	212.3	C33_alternatives_Konzept
213	02.02.2021	Mit Entsetzen habe ich die Bebauungspläne im Gleisdreieckpark zur Kenntnis genommen. Nicht nur, dass der Park durch die Bebauung mit Hochhäusern für die Anwohner an Attraktivität verliert und seinen Wert als so lebenswichtiger Naherholungsort drastisch einbüßt, auch für die Artenvielfalt des Parks hat diese Form der urbanen Bebauung schwerwiegende Folgen, die irreversibel sein werden. So wird Lebensraum für Tiere und Pflanzen verringert und durch die Höhe der Gebäude entsteht eine Verschattung.	213.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C68_Park_Aufenthaltsqualität C13_Flora_Fauna C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Wäre im Bebauungsplan vorgesehen, dass durch die Hochhäuser zahlreiche bezahlbare Wohnungen entstünden, wäre die Bebauung eine Überlegung wert. In der geplanten Form ist sie absolut inakzeptabel.	213.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen
214	02.02.2021	Seitens der betroffenen Anwohner aus Flottwellstraße, „Gleis Park“ Schöneberger Ufer, „Gleisdreieck“ (Tempelhofer Ufer/ Luckenwalder- und Schöneberger Str.), Möckernkiez, Bülowbogen und weitere, der betroffenen ansässigen Firmen sowie der Nutzer des Parks am Gleisdreieck wird gefordert, die Planungen für die „Urbane Mitte“ an die tatsächlichen und an die neuen (künftigen) Gegebenheiten und Erfordernisse anzupassen.	214.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die für die „Urbane Mitte“ geplante massive Hochhausbebauung wird Umwelt und Klima nachhaltig und nachteilig beeinflussen. Dies wird auch in den zugehörigen Fachgutachten entsprechend benannt – jedoch - im Interesse des Investors = Auftraggebers dieser Gutachten- letztlich als „nicht erheblich“ bewertet. Im Sinne der Allgemeinheit / der erholungssuchenden Berliner Bevölkerung wird gefordert, hier vielmehr tatsächlich zugunsten dieser Allgemeinheit abzuwägen.	214.2	C74_Fachgutachten C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die derzeit geplanten großen Gebäudehöhen widersprechen dem städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 im Maß der baulichen (Aus-)Nutzung und sind mit den vorgesehenen Glasfassaden zwar „äußerst schick“, aber aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes absolut nicht zeitgemäß.	214.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C72_nur_VI-140cab C57_Fassadengestaltung
		In der Regel wird ergänzend zum eigentlichen Bebauungsplan ein städtebaulicher Vertrag mit dem Investor geschlossen, in dem die Planungen über das reine B-Plan-Verfahren hinaus konkretisiert und weitere Forderungen des Landes Berlin / des Bezirks aufgestellt werden. (Leider besteht beim Abschluss dieser Verträge keine Beteiligungsmöglichkeit und sie werden in der Regel auch nicht öffentlich gemacht.)	214.4	C_106_Einzelthema (Inhalte städtebaulicher Vertrag)
		Hier ist zwingend eine geringere Gebäudehöhe (auch als im damaligen Rahmenvertrag vorgesehen, keinesfalls jedoch eine Vergrößerung) sowie eine umweltfreundliche Fassadengestaltung festzulegen. Große Glasfassaden, wie bislang immer dargestellt, sind sowohl im Sommer als auch im Winter extrem klimaschädlich – wegen entweder hohem Kühl-Erfordernis durch Klimatisierung oder großem Heiz-Bedarf. Auch strahlen die Glasfronten im Sommer viel Hitze ab. All dies raubt der tatsächlichen urbanen Mitte der Stadt (nicht dem gleichnamigen Investoren-Projekt) die Lebens- und Aufenthalts-Qualität.	214.5	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C57_Fassadengestaltung C59_nachhaltiges_Quartier
		Im Auftreten des Investors besteht zudem ein großer Widerspruch: auf der einen Seite wirbt er bei seiner temporären Zwischennutzung durch das Co-Working-Space B-Part mit umweltbewusster Holzbauweise - und sogar damit, dass in dieser Bauweise auch große Hochhäuser errichtet werden können - auf der anderen Seite sind aber seine - für diesen historischen Standort zudem völlig überdimensionierten - Gebäude im umwelt- und klimaschädlicher Glasbauweise geplant. (Zum Vergleich: in der Schöneberger Straße, neben Fanny-Hensel-Grundschule und Tempodrom, nahe dem Anhalter Bahnhof, gibt es derzeit Planungen für ein - mit dann 98 m höchstes Holzhaus Deutschlands-Wohn-Hochhaus „WoHo“.)	214.6	C57_Fassadengestaltung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier C50_Gebäudehöhen
		Die derzeitige (Zwischen-) Nutzung der Flächen – B-Part und BRLO - fügt sich relativ harmonisch neben dem Park ein – auch die neuen Häuser an Flottwellstr. und Möckernkiez mit ihrer Geschosshöhe stören den Eindruck von Weite und das Stadtklima nur in Maßen.	214.7	-
		Als beteiligte Öffentlichkeit wünschen wir uns sehr, dass unsere Einwände tatsächlich neutral gewertet - und ernst genommen - werden - und nicht das Ergebnis der Abwägung – zugunsten des Investors - quasi schon im Vorfeld feststeht. Bei der frühzeitigen Beteiligung wurden leider sämtliche - gut begründete - Argumente als „nicht zutreffend bzw. nicht relevant“ abgewogen - mit Begründungen, die tatsächlich gar nicht auf den	214.8	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Inhalt der Einwendung Bezug genommen haben, sondern in denen nur damit argumentiert wurde, dass das Baufeld / die Baufelder keine „Flächen des Parks“ in Anspruch nehmen. Dies ist natürlich faktisch richtig, jedoch bleibt die Wirkung von massiver (Hochhaus-) Bebauung auf das Empfinden der Parkbesucher völlig unberücksichtigt. Das „Wohl der Allgemeinheit“ scheint insofern keinen großen Stellenwert zu haben. Es wäre schön, wenn sich dieser Eindruck im weiteren Verfahren nicht weiter bestätigen würde, sondern die Belange der „beteiligten Öffentlichkeit“ ernst genommen und unabhängig, nicht im Sinne des Investors, bewertet würden – und Berücksichtigung fänden.		C64_Park_optische_Einengung
		In der Praxis scheint es aber üblich zu sein, dass das - vom Investor beauftragte und bezahlte - Planungsbüro die Abwägung - im Auftrag und Namen des Bezirksamtes - durchführt. Diese Vorgehensweise erscheint zumindest fragwürdig.	214.9	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
215	03.02.2021	Nach der Corona-Pandemie wird es aus verschiedenen Gründen weniger Bedarf an Büroraum geben. Der Bebauungsplan sollte überdacht und überarbeitet werden. Ich verweise auf die Kritikpunkte der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck und empfehle die Überarbeitung des Entwurfes urbane Mitte Süd vor allem in Bezug auf die Anzahl der Gebäude und deren Höhe.	215.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C72_nur_VI-140cab C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen
216	03.02.2021	Mit dem Bebauungsplan werden keine neuen Wohnungen geschaffen, lediglich Büros und weniger Natur in der Stadt! Bin definitiv gegen den Bebauungsplan!	216.1	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
217	03.02.2021	Die Verdichtung dieser stadtzentralen Region ist bereits weit fortgeschritten, Brachen wurden überall geschlossen, Quartiere wie Möckernkiez, Bautzener Straße, Dragonerareal, Fanny-Mendelssohn-Siedlung, Flatowstraße, Anhalter/Stresemannstraße bringen jeweils Hunderte neuer Wohnungen.	217.1	-
		Der Park am Gleisdreieck ist höchstfrequentiert, die Durchwegung unzureichend. Hier weitere Hochbauten zu errichten, zerstört die Aufenthaltsqualität und das Stadtbild. Die Wiedergewinnung des Gleisdreiecks nach den Mauerjahrzehnten hat ein zentrales und identitätsstiftendes, bezirks-verbindendes Stück Stadt erkennbar gemacht. Dies würde verlorengehen und damit städtebaulich großen Verlust bedeuten.	217.2	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C68_Park_Aufenthaltsqualität C62_Ortsbild_Sichtachsen C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Verschattung, Übernutzung der Parkflächen, Verkehrliche Konflikte, Einengung der Nord-Süd-Frischluftschneise etc. sind ebenfalls unerwünschte Nebeneffekte.	217.3	C52_Verschattung C67_Park_Übernutzung C34_zusätzlicher_Verkehr C20_klimaökologische_Auswirkungen C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Dem friedlichen sozialen Miteinander in dieser von Gentrifizierungseffekten bereits stark betroffenen und veränderten Stadtgegend sind weitere Hochbauten mit überwiegend Büronutzungen abträglich.	217.4	C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C31_Nutzungskonzept
218	03.02.2021	Wenn alle 7 geplanten Häuser bzw. Hochhäuser nur den Bedarf an Gewerbeflächen decken sollen, bin ich entsetzt!!! Dass dringend Wohnungen gebraucht werden, ist bekannt. Wenn diese Fläche unbedingt bebaut werden muss, dann bitte nur mit Wohnungen (die bezahlbar sind und auch nicht als Eigentum). Wir Anwohner sind mit diesem Park wirklich reich beschenkt worden 2011.	218.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C72_nur_VI-140cab C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
		Wenn die geplanten Baumaßnahmen in diesem Umfang beginnen, wird Lärm, Dreck und eine immense Umweltbelastung und Behinderung unser aller Begleiter sein über viele Jahre, was ganz im Gegensatz zu der Idee steht, dass ein Park ein Erholungsgebiet sein soll für die Stadtbewohner, die keinen eigenen Garten zur Entspannung zur Verfügung haben.	218.2	C25_baubedingte_Auswirkungen
		Wenn es schon dort Häuser geben soll, dann bitte nicht in dieser Höhe, wir brauchen keine Konkurrenz zum Potsdamer Platz!!!	218.3	C50_Gebäudehöhen
		Wer soll übrigens die U-Bahn-Geräusche in den beiden "Türmen" daneben aushalten und dabei arbeiten? In Zukunft werden die Menschen ohnehin viel mehr in den eigenen 4 Wänden arbeiten. Also, warum will man so viele Büros bauen? Fazit: Gewerbeflächen in dieser Höhe und Massigkeit gehören nicht dorthin, wo sie einen wunderschönen Bestand komplett zerstören!!!	218.4	C54_schalltechnische_Untersuchung C42_Büromarkt_Büroflächen C81_Subjektiv
219	03.02.2021	Keine weitere Flächenversiegelung, keine Verschattung, mehr Natur, weniger Kommerz	219.1	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C52_Verschattung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C33_alternatives_Konzept
220	04.02.2021	Hiermit möchte ich Einspruch erheben gegen den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd". Ich wohne am Gleisdreieckpark und habe große Bedenken gegen den Plan: Klimatechnisch, die Sommer werden immer heißer durch Versiegelung und Verdichtung der Innenstadt. Der Park wird schon jetzt überstrapaziert durch zu viele Anrainer, als Folge haben wir jetzt schon Vandalismus, Naturzerstörung und Lärm. Durch diese weitere massive Bebauung werden diese Probleme noch potenziert.	220.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C20_klimaökologische_Auswirkungen C17_Versiegelungsgrad C67_Park_Übernutzung
		Nach meinem Informationsstand sollen hauptsächlich Büroräume entstehen. Diese Pläne sind schon einige Jahre alt, zu dem Zeitpunkt hat man sicher nicht bedacht, dass wahrscheinlich in Zukunft (auch nach Corona) durch mehr Home-Office weniger Büroräume gebraucht werden. Es geht doch wohl auch eher darum, mehr preiswerten Wohnraum zu schaffen.	220.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
221	04.02.2021	Hiermit protestiere ich gegen den Bebauungsplan! Keine weiteren Büros in der Stadt, mehr städteplanerische Innovation, mehr Grünflächen in der Stadt, mit Brunnen, Treffpunkte nicht neue Gebäude wie Hochhaussiedlungen. Wir brauchen Gemeinschaftsräume, Sommers wie Winters, zur Einbringung eines Jeden in die Gemeinschaft.	221.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C33_alternatives_Konzept
		Sollten wir gelernt haben mit den verschiedenen Viren zu leben werden Büros nicht das erste sein, was wir brauchen! Also, noch mal: Ich möchte hiermit nachdrücklich gegen den jetzigen Bebauungsplan protestieren!	221.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
222	04.02.2021	Als direkter Anwohner, der den Park am Gleisdreieck täglich nutzt, befürchte ich, dass das Bauvorhaben die Freiflächen und unseren Lebensraum einschränken wird bzw. durch starke Winde u.ä. die Qualität des Naherholungsgebiets maßgeblich reduziert wird.	222.1	C63_Park_Erhalt C22_Windkomfort C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Daher bitte ich um eine Änderung, so dass die Nutzung des Parks vorrangig bleibt und die derzeit hohe Erholungsqualität im Park erhalten bleibt.	222.2	C26_Gesamtentwicklung C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
223	04.02.2021	<u>Planungsrechtliche Bewertung</u> „Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten.“	223.1	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es stellt sich die Frage, ob dieses Ziel mit dem Bebauungsplan und dem bisherigen Verfahren erreicht wird. Auf Seite 101 der Begründung wird ausgeführt, <i>„Ziel des Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für zwei Kerngebiete sowie eine private Erschließung zu schaffen. Die Planungen sind Teil eines neuen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter am Park am Gleisdreieck.“ Und weiter: „Zur Entwicklung einer dem Ort angemessenen städtebaulichen und architektonischen Qualität wurde 2015 für die gesamte 'Urbane Mitte' ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb durchgeführt. Die Eingangsparameter für den städtebaulich-architektonischen Wettbewerb sahen mindestens 100.000 m² bis maximal 111.000 m² Neubau Geschossfläche vor. Die Architekten kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass dies nur durch Hochhäuser umgesetzt werden kann. Grundlage dafür ist der städtebauliche Rahmenvertrag 2005.“</i>		
		Die hier in Kürze wiedergegebene Zusammenfassung weist darauf hin, dass zunächst 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag abgeschlossen wurde, der allerdings von planungsrechtlich falschen Voraussetzungen ausging und das Gebiet als § 34er Gebiet klassifizierte. Aus dieser falschen planungsrechtlichen Einschätzung wurde eine Bebaubarkeit als Kerngebiet abgeleitet. Und trotz der mittlerweile genaueren planungsrechtlichen Bewertung der Fläche, wurden im Wettbewerbsverfahren Quadratmeterzahlen zur Ausnutzung des Bodens vorgegeben, die dann nur in einer hohen Dichte und insbesondere durch Hochhäuser zu generieren waren. Diese Vorgaben bedingten, dass zum einen das Gebiet als Kerngebiet mit einer hohen GFZ ausgewiesen werden musste und zum anderen, dass die Nutzung weitgehend auf Büronutzung und einen geringen Einzelhandelsflächenbesatz sowie Vergnügungsstätten beschränkt werden musste.	223.2	C26_Gesamtentwicklung C04_§§30,34,35_BauGB C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C31_Nutzungskonzept
		Die Ausweisung als Kerngebiet kann nicht mit dem FNP begründet werden, da dieser eine Gemischte Baufläche M2 mit einer mittleren Dichte vorsieht und ein realer baulicher Zusammenhang mit Kerngebietsflächen am Potsdamer Platz aufgrund der zerschneidend wirkenden Infrastruktur nicht herzustellen ist. Es handelt sich also eher um ein gewerblich geprägtes Inselgebiet. Die dem Wettbewerb zugrunde gelegte GFZ von 3,5 entspricht nicht einer mittleren Dichte, die gemäß Darstellung im geltenden FNP verbindlich sein sollte, geschweige denn die hier erreichte GFZ von 4,4.	223.3	C40_FNP_Entwickelbarkeit
		Grundsätzlich ist infrage zu stellen, dass die Ausweisung als Kerngebiet planungsrechtlich sinnvoll und geboten ist. Die Umgebung ist bislang nicht kerngebietstypisch, es handelt sich vor allem um ein Parkgebiet, weitläufige kulturelle Nutzungen und Gewerbenutzungen. Die Berliner Traufhöhe wird in der Umgebung eingehalten. Die Ausweisung eines Kerngebietes ist hier völlig untypisch und für eine Büronutzung nicht erforderlich. Einziger Grund für die Ausweisung als Kerngebiet ist die beabsichtigte Zulassung von Vergnügungsstätten und die Rechtfertigung einer besonders hohen Grundstücksausnutzung.	223.4	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C29_Einbindung C41_Kerngebiet

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Allerdings fehlen hierfür die städtebaulichen Gründe, die ein Überschreiten der Orientierungswerte des § 17 BauNVO rechtfertigen.		C45_Vergnügungsstätten C49_§17_BauNVO
		Durch die nicht gebietstypische Ausweisung als Kerngebiet werden bodenrechtliche Spannungen erzeugt, die erhebliche Auswirkungen auf den umgebenden Bestand haben werden. Genau dies aber soll durch die Aufstellung eines B-Plans vermieden werden (§1BauGB).	223.5	C41_Kerngebiet
		<u>Art der baulichen Nutzung</u> Die Ausweisung als Kerngebiet im B-Plan VI-140cab wird aus dem Gesamtkonzept für die Urbane Mitte hergeleitet und nicht für das B-Plangebiet selbst. Werden Teile der anderen B-Plangebiete nicht entsprechend festgesetzt, so ergibt sich ein Fremdkörper in der Art der Nutzung für die Umgebung mit erheblichen bodenrechtlichen Auswirkungen auf die Umgebung. Wie auf Seite 214 der Begründung ausgeführt, sollen die B-Pläne parallel bearbeitet und festgesetzt werden. „Sollte der Bebauungsplan VI-caa nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden.“ Dem B-Plan VI-140cab kommt damit eine Schlüsselfunktion zu, denn nach dessen Festsetzung ändern sich die Bedingungen für eine Beurteilung nach § 34 für das Gebiet des B-Plans VI-140caa entscheidend. <i>„Vorgesehen sind - im Sinne eines urbanen Quartiers - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und in eingeschränktem Umfang auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.“ Und weiter: „Diese Nutzungsverteilung wird jedoch nicht festgesetzt. Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sind die benannten Nutzungen überall zulässig. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch eine vertikale Nutzungsgliederung vorgesehen. Eine Ausnahme bilden die Einzelhandelsbetriebe.“</i>	223.6	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan
		Während im Weiteren ausführlich auf die Einzelhandelsgutachten eingegangen wird, liegen keine Aussagen zu der Büroflächenentwicklung oder den Sport- und Vergnügungsstätten vor. Die ausnahmsweise Zulässigkeit von Diskotheken wird nur durch das Gebot der Verhältnismäßigkeit eingeschränkt. Da andererseits argumentiert wird, dass das Gebiet insbesondere auch touristischen Nutzergruppen dienen soll, ist eine Ausweitung von Vergnügungsstätten in weiterer Form neben den Diskotheken, wie Bars, Clubs usw. nicht ausgeschlossen, sondern anscheinend sogar erwünscht.	223.7	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C45_Vergnügungsstätten
		Die Probleme, die sich daraus für die ansässige Bevölkerung, insbesondere auch für die Nutzer des angrenzenden Parks durch Drogen- und andere Kriminalität ergeben, werden nicht ausreichend berücksichtigt. Ein kriminologisches Gutachten zu diesem Standort fehlt.	223.8	C69_Drogen_Kriminalität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Zu einer möglichen Ausweitung der beabsichtigten Sportnutzungen und ihrer wirtschaftlichen Tragfähigkeit wird keine Aussage getroffen.	223.9	C31_Nutzungskonzept
		Fazit: Die Ausweisung als Kerngebiet folgt nur den nicht als städtebauliche Begründung anzusetzenden Vorgaben aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag und dem Wettbewerbsergebnis. Durch diese Setzung und die dort vorgegebenen Dichten blieb nur die Ausweisung als Kerngebiet, da Wohnen aufgrund der Lärmbelastung nicht möglich ist.	223.10	C27_Ziel_B-Plan
		Während die Planungspraxis fordert und dies auch in den BauGB-Novellierungen ihren Eingang findet, dass in Kerngebieten zukünftig Wohnen zulässig sein soll, um hier gerade die angestrebte „Urbanität“ von Kerngebieten zu erhöhen, wird hier ein relativ monofunktionales Büronutzungsgebiet ausgewiesen, das seine „Urbanität“ durch Vergnügungsstätten und Sport- und sonstige Freizeitnutzungen erhalten soll. Dies entspricht nicht dem Leitbild der „nutzungsgemischten Stadt“, wie es des Öfteren in der Begründung genannt wird (z.B. 4.7).	223.11	C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept
		Da keinerlei Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport- und Freizeiteinrichtungsbedarf vorliegen wurden keinerlei Festsetzungen zur horizontalen oder vertikalen Gliederung unternommen. Dies deutet darauf hin, dass es nicht in erster Linie um die nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes geht, sondern um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer.	223.12	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		<u>Maß der baulichen Nutzung</u> Die Dichte von bis zu einer GFZ von 4,1 (bzw. bis zu 5,1) wird allein aus dem Wettbewerbsergebnis hergeleitet, nicht aus der Gebietstypik und den Begebenheiten vor Ort. Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO ist aus städtebaulichen Gründen möglich, wenn die Überschreitung ausgeglichen wird und nachteilige Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vermieden werden. Im Kapitel 3.2.4.5 werden die Gründe, die für eine Überschreitung der Obergrenze dargestellt. Diese sind aber nicht als ausreichend und durchgreifend zu bewerten.	223.13	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		Gesamtplanerischer Kontext: Aus der Darstellung des Gesamtkontextes wird nur deutlich, dass aufgrund der Lage des B-Plangebietes eine städtebauliche Betonung erfolgen sollte. Dass dies als Kerngebiet mit einer so hohen Nutzungsdichte erfolgt, wird wiederum aus dem Wettbewerb hergeleitet, der insgesamt eine „Skyline“ am östlichen Parkrand vorsieht.	223.14	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung
		Dabei ist zu beachten, dass das Gebiet des B-Plan VI-140cab den südlichen Abschluss der geplanten Gesamtbebauung bildet und damit die Gefahr birgt, dass bei einer Verzögerung oder Verhinderung der anderen B-Pläne der Urbanen Mitte, hier ein Torso als Fremdkörper entsteht.	223.15	C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		<i>Nutzungskonzept:</i> Es wird ein Fehlen innerstädtischer Büroflächen angenommen und mit einer geringen Leerstandsquote eines Marktteilnehmers argumentiert. Ein solches interessensgeleitetes Gutachten eines Marktteilnehmers ist nicht geeignet, um objektive Werte zu ermitteln. Es fehlt ein unabhängiges Gutachten zur Büroflächennachfrage im Allgemeinen und im Besonderen an diesem Ort und zu den zu erwartenden Vermietungspreisen. Dazu kommt, dass nachhaltige und zukunfts-fähige Untersuchungen zur Entwicklung des Büroflächenmarktes fehlen. So ist zu beachten, dass es gerade auf diesem Markt zu größeren Veränderungen kommt, weil durchzunehmende Digitalisierung Büroflächen außerhalb der bisherigen Standorte, seien es Homeoffice oder Mobile office Arbeitsplätze oder aber Verlagerungen aus der Stadt heraus erfolgen. Dies ist insbesondere derzeit aufgrund der Corona-Pandemie beschleunigt zu verfolgen. Der Markt an Büroflächen wird möglicherweise erheblich schrumpfen bzw. die Nachfrage nach Flächen sinkt. Obwohl die meisten derzeitigen Büroflächen längerfristig vermietet sind, ist der Leerstand bis Ende 2020 bereits auf 3,1 % angestiegen. Dies wird sich insbesondere auf Lagen mit hohen Neubaumieten und dort erst recht auf Hochhäuser auswirken.	223.16	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Obwohl die bauliche Gestalt und Figur – anscheinend aufgrund eines Wettbewerbsverfahren des Senats – als vorgegeben angenommen wird und verbunden mit der Hochhauserlaubnis auch eine hohe Grundstücksausnutzung geplant ist, findet man in den ansonsten sehr umfangreichen Vorbereitungsunterlagen, keine grundstücksbezogene Abschätzung, ob die geplanten Nutzungen an diesem Standort und eine großflächige „Sportnutzung“ angesichts hoher Bau- und Mietpreise überhaupt wirtschaftlich darstellbar sind.	223.17	C31_Nutzungskonzept
		Dieses Vorgehen des Planungsgebers ist sehr mutig, denn eine Zurückhaltung in der Frage der Grundstücksnutzung bei gleichzeitiger Erlaubnis einer hohen Grundstücksausnutzung kann ein Dannaer Geschenk sein, das gerade angesichts eines sehr kritisch zu betrachtenden Grundstücksmarkts keineswegs zu den erwünschten Resultaten führen muss.	223.18	C31_Nutzungskonzept C41_Kerngebiet
		Da der Bezirk gerade beim ganz in der Nähe befindlichen ehem. Postscheckamt, das über eine herausragende städtebauliche Lage direkt an zwei U-Bahnstrecken verfügt, seine Erfahrungen mit Eigentümern gesammelt hat, die eben kein Interesse an der Vermarktung vorhandener Büro- und Dienstleistungsflächen hatten, erstaunt der planerische Wille in einer stadträumlich schlechter erschlossenen Lage ein weiteres Hochhaus planungsrechtlich festsetzen zu wollen. Dass sich der Bezirk mit einer auch für die Öffentlichkeit wenig verständlichen Umwandlungsdebatte von Büroflächen in Wohnraum konfrontiert gesehen hat, um dann am Ende festzustellen, dass Eigentümer nur am spekulativen Verkauf interessiert waren, sollte zum Denken anregen.	223.19	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Wenn es auch an diesem Standort – anlässlich der immer stärker in Erscheinung tretenden Grundstückspekulation – darauf ankäme, direkt an Nutzungen interessierte Eigentümer zu motivieren, in den Planungsprozess einzutreten, stellt sich die Frage, ob das bisherige Vorgehen zureichend ist.	223.20	C83_unklareAussage

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die gesamte Planung ist angesichts der Verwerfungen auf dem Grundstücksmarkt auch dahingehend zu untersuchen, ob 1. Büro- und Dienstleistungsnutzungen zwingend erreicht werden können oder Beherbergungsbetriebe erwünscht sind	223.21	C31_Nutzungskonzept
		2. Das Angebot der „Nutzungsmischung“ derart von dem jeweiligen Eigentümer ausgelegt werden kann, dass bodenrechtliche Spannungen und eine äußerst schwierige Immissionsausbreitung durch das Projekt zu befürchten ist.	223.22	C83_unklareAussage C54_schalltechnische_Untersuchung
		Im Endeffekt können mit dem „Angebotsbebauungsplan“ eine zweigeschossige Diskothek oder andere „Vergnügungsstätten“ mit einer Fläche von ca. 6000qm und einer großzügigen Tiefgarage realisiert werden – ohne dass das städtebauliche Konzept zwingend umzusetzen wäre, da es keinerlei Bindungen hinsichtlich einer zwingend zu realisierenden Gebäudehöhe gibt. Aus der Begründung ist zu entnehmen, dass planerische Konflikte durchaus gesehen und benannt werden. Es wird aber kein Versuch der Analyse und Konfliktbewältigung unternommen: <i>„Die Kerngebiete sind durch die Nähe zum U- und geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck für die Ansiedlung von Vergnügungsstätten prädestiniert. Kerngebietstypische Vergnügungsstätten haben einen überörtlichen Einzugsbereich und sollen für ein größeres und allgemeines Publikum erreichbar sein. In der 'Urbanen Mitte' soll jedoch kein Bahnhofsviertel entstehen. Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten können Beeinträchtigungen des Stadtbildes verbunden sein. Auch ist das Verhalten der durch die Vergnügungsstätten animierten Besucher im Allgemeinen nicht zu verhindern oder zu unterbinden. Der Ziel- und Quellverkehr überwiegend in den Abend- und Nachtstunden gehört ebenfalls dazu. Ferner können Vergnügungsstätten zu einer Verdrängung von erwünschten Nutzungen führen, da sie - auch aufgrund längerer Öffnungszeiten - oftmals höhere Mieten zahlen können.“</i> (S.119 B-Plan Begründung)	223.23	C56_Städtebaulicher_Vertrag C45_Vergnügungsstätten
		Fazit: Die aufgeführten Begründungen rechtfertigen nicht die Ausweisung als Kerngebiet mit vorwiegender Büronutzung. Die Behauptung, dies könne nur mit der Überschreitung der Obergrenzen erreicht werden, ist nicht begründet. Eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung ist im Gegenteil auch mit einer geringeren baulichen Dichte möglich. Argumentiert wird, dass die „Problemlage im Plangebiet und die vielen öffentlichen Belange, die zu berücksichtigen sind, die Dichte rechtfertigen“. Das Gegenteil müsste mittels eines B-Planes erreicht werden, nämlich eine der Problemlage des Gebietes angepasste Entwicklung, die die öffentlichen Belange mit den privaten in Einklang bringt. Würde man die Dichte des Gebietes verringern, würden die Problemlagen leichter zu lösen sein und städtebauliche Spannungen würden verringert.	223.24	C27_Ziel_B-Plan C49_§17_BauNVO

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
224	04.02.2021	Ich bin gegen Umbauung, weil das Freifläche und Lebensraum für mich und meine Kinder ist!	224.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C68_Park_Aufenthaltsqualität
225	04.02.2021	Gegen die Baupläne Urbane Mitte möchte ich Einspruch erheben. Die Pläne stellen nicht nur eine optische Verunschönerung unseres Parks dar, sie beanspruchen auch kostbaren Raum der gemeinnützig verwendet werden könnte. In unserem Kiez herrscht große Wohnungsnot. Der Bau eines großen Büroareals würde bedeuten, dass die Nachfrage und der Druck auf den Immobilienmarkt hier noch größer wäre, denn wer hier arbeitet, will hier im Kiez auch wohnen. Diese Bauprojekt beflügelt also nur die Gentrifizierung.	225.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C62_Ortsbild_Sichtachsen C31_Nutzungskonzept C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Zeit über eine sinnvollere Nutzung des Raumes nachzudenken, wie zum Beispiel, der Bau von Mietwohnungen. Diese werden ja ohnehin im Augenblick kaum noch gebaut und die Nachfrage ist groß, dank Verkauf unserer Immobilien im großen Stil an ausländische Investoren (davon sind wir als Familie auch betroffen).	225.2	C43_Forderung_Wohnen
		Danke im Voraus für eine sinnvolle, gemeinnützige Planung dieses Raumes in unserem wunderschönen Gleisdreieck Park.	225.3	C33_alternatives_Konzept
226	04.02.2021	Ich erhebe Einspruch zum B-Plan VI-140cab. Begründung: Ich bin Anwohnerin des Gleisdreieck-Parks und widerspreche dem Vorhaben vor allem aus einer Vielzahl von ökologischen und sozialen Gründen. Das Vorhaben hätte zur Folge, dass weitere freie Flächen versiegelt werden und durch die hohe Zahl an zusätzlichen potentiellen Gewerbe-NutzerInnen der ohnehin stark frequentierte Park überlastet wird. Dies führt zur Steigerung der jetzt bereits vorhandenen Konflikte zwischen den verschiedenen NutzerInnen.	226.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C30_Versiegelung_Verdichtung C67_Park_Übernutzung
		Erfahrungsgemäß, und auch in diesem Fall, haben Hochhäuser einen negativen Einfluss auf die Windverhältnisse und das städtische Mikroklima. Auch sehe ich durch das Bauvorhaben die Flora und Fauna in Gefahr.	226.2	C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Durch das Projekt kommt es zu einer weiteren Verdichtung, die im Bezirk bereits heute sehr hoch ist. Die freien Bauflächen sollten, wenn überhaupt, durch sozialen und nachhaltigen Wohnungsbau genutzt werden. Die ausschließlich gewerbliche Nutzungsstruktur, widerspricht der Idee der "Kreuzberger Mischung" eines Miteinander von Wohnen und Arbeiten.	226.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C43_Forderung_Wohnen C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept
227	04.02.2021	Ich bin komplett dagegen. Gleisdreieck Park ist so ein wichtiger Ort für viele Menschen - kleine und große - und Tiere. Bitte nicht Berlin noch voller Büroflächen und weniger grün machen! Denkt an die Kinder - sie brauchen Platz zu spielen. Ich mache mich echt Sorgen um die Entwicklung in Berlin und das hier macht mich richtig traurig. Ich habe zwei Kleinkinder und mache selber täglich Sport im Park.	227.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
228	03.02.2021	Da die Planung schon so gut wie steht, möchte ich trotzdem sagen, was diese Bauten in dem Park zu suchen haben? Dazu noch BÜROHÄUSER, die sowieso leer stehen. Der Park verliert seinen Charakter als grüne Lunge mitten in der Stadt usw. Bin strikt gegen die Bebauung.	228.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
229	05.02.2021	Die Bebauung mit 7 großen Baukörpern, die für Gewerbe gedacht sind, ist für mich aus ökologischer und sozialer Sicht nicht vertretbar. Es richtet sich nicht an nachhaltiger Entwicklung aus, der Park wird überlastet. Ich schließe mich der Forderung an, das Bauvorhabens Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ mitten im Park am Gleisdreieck lt. Bebauungsplan VI-140cab einzustellen.	229.1	C72_nur_VI-140cab C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier C67_Park_Übernutzung C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
230	05.02.2021	Ich fordere die Einstellung des Bauvorhabens Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ mitten im Park am Gleisdreieck lt. Bebauungsplan VI-140cab. Mitten im Park am Gleisdreieck ist ein reines Gewerbe-Areal aus 7 gigantischen Baukörpern geplant. Davon sind zwei Baukörper 90 m hoch, 4 Hochhäuser zwischen 49 – 65 m Höhe und der kleinste	230.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Baukörper ist immer noch 25 m hoch. Die geplante Gewerbefläche liegt bei ca. 127.000 qm (Quelle: Urbane Mitte am Gleisdreieck). Der vorgelegte Entwurf entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimaveränderungen.		C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		Die mit dem Bauen des Gewerbe-Areals „Urbane Mitte“ einhergehende 100 % Bodenversiegelung, der Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer, die Verschärfung der Windverhältnisse, sowie das Bauen von Tiefgaragen - um nur einige Faktoren zu benennen - werden zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.	230.2	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C57_Fassadengestaltung C22_Windkomfort C35_gesicherte_Erschließung
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	230.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	230.4	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards. Dies ist in ungewöhnlich deutlicher Form auch den diversen fachlichen Stellungnahmen zum B-Plan zu entnehmen.	230.5	C35_gesicherte_Erschließung
231	05.02.2021	Wir lehnen den Entwurf des B-Plan- VI-140cab ab. Folgende Gründe sind dafür ausschlaggebend: Die mit dem Bauen des Gewerbe-Areals „Urbane Mitte“ einhergehende 100 % Bodenversiegelung, der Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer, die Verschärfung der Windverhältnisse, sowie das Bauen von Tiefgaragen - um nur einige Faktoren zu benennen -	231.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		werden zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.		C20_klimaökologische_Auswirkungen C57_Fassadengestaltung C22_Windkomfort C35_gesicherte_Erschließung
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Zusätzliche Büroflächen werden nicht gebraucht.	231.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	231.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards. Dies ist in ungewöhnlich deutlicher Form auch den diversen fachlichen Stellungnahmen zum B-Plan zu entnehmen.	231.4	C35_gesicherte_Erschließung
		Die Bebauung mit 7 gigantischen Baukörpern - zwei Baukörper sind 90 m hoch, 4 Hochhäuser zwischen 49 – 65 m Höhe und der kleinste Baukörper ist immer noch 25 m hoch - werden den Charakter des Gebiets massiv verändern und die Wohnqualität der Bewohnerschaft in dem Areal massiv beeinträchtigen. Der Westpark verkommt zum Vorgarten zweier brachialer Hochhäuser von der Höhe des Postbankgebäudes. Der vorgelegte Entwurf entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Wir bitten Sie, dieses Brachialarchitekturvorhaben zu stoppen.	231.5	C72_nur_VI-140cab C29_Einbindung C50_Gebäudehöhen C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C64_Park_optische_Einengung C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
232	05.02.2021	Die geplanten Hochhäuser werden die Erholungsfunktion, die der Park vielen Bürger*innen bietet, vollends zerstören. Die Nachteile sind allen hinlänglich bekannt, dazu muss man sich nicht mehr groß äußern.	232.1	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die Tatsache, dass hier in dieser Größe und Masse Büroräume entstehen sollen, macht allerdings sprachlos. Andernorts wird darüber nachgedacht, leerstehende Büroflächen zu Wohnungen umzubauen... da bleibt man wirklich ratlos zurück angesichts dieser Politik unter rot-rot-grün.	232.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C79_Bezirkspolitik
		Diese Bebauung ist ja nur eine Verrücktheit des Senates, dass man Beruhigungszonen nicht in den Griff bekommt (wie z.B. auf der Bergmannstr.), und den Autoverkehr besser regelt (wie in anderen Europäischen Großstädten längst Sache) erzeugt Fassungslosigkeit. Mein gesamtes Erwachsenen Leben habe ich rot oder grün gewählt, angesichts solcher Fehlentscheidungen unter dieser Politik weiß ich wirklich nicht mehr, wen man in dieser Stadt noch wählen kann, vielleicht doch mal konservativ zur Abwechslung, damit mal wieder Bewegung in die Politik kommt und Rote und Grüne sich wieder mehr anstrengen, auch wirklich Politik gemäß ihren theoretischen Ansprüchen zu machen.	232.3	C79_Bezirkspolitik
		Ich - und viele andere Mitbürger - hoffe sehr, dass Sie von diesem unsinnigen Vorhaben abrücken und etwas Sinnvolles für die Menschen mit dieser Fläche machen.	232.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
233	05.02.2021	Wir lehnen den Entwurf des B-Plan- VI-140cab ab. Folgende Gründe sind dafür ausschlaggebend: Die mit dem Bauen des Gewerbe-Areals „Urbane Mitte“ einhergehende 100 % Bodenversiegelung, der Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer, die Verschärfung der Windverhältnisse, sowie das Bauen von Tiefgaragen - um nur einige Faktoren zu benennen - werden zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.	233.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C57_Fassadengestaltung C22_Windkomfort C35_gesicherte_Erschließung
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Zusätzliche Büroflächen werden nicht gebraucht.	233.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	233.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards. Dies ist in ungewöhnlich deutlicher Form auch den diversen fachlichen Stellungnahmen zum B-Plan zu entnehmen.	233.4	C35_gesicherte_Erschließung
		Die Bebauung mit 7 gigantischen Baukörpern - zwei Baukörper sind 90 m hoch, 4 Hochhäuser zwischen 49 – 65 m Höhe und der kleinste Baukörper ist immer noch 25 m hoch - werden den Charakter des Gebiets massiv verändern und die Wohnqualität der Bewohnerschaft in dem Areal massiv beeinträchtigen. Der Westpark verkommt zum Vorgarten zweier brachialer Hochhäuser von der Höhe des Postbankgebäudes. Der vorgelegte Entwurf entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Wir bitten Sie, dieses Bauvorhaben zu stoppen.	233.5	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C64_Park_optische_Einengung C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
234	05.02.2021	Seit Jahrzehnten engagiere ich mich für diesen Grünstreifen, der jetzt Gleisdreieckpark ist. (BI Westtangente, Grüntangente usw.). Bei der (ziemlich guten) Beteiligung an der Planung zu dem Park gewann der realisierte Entwurf mit u.a. einem wichtigen Argument: freie Sicht und freie Verbindungen zu den umliegenden Quartieren (wie auch dem total Grün-unterversorgten Schöneberg).	234.1	-
		Nachdem schon der Rand an der Flottwellstr. und bebaut wurde, soll jetzt die andere Seite absolut vollgebaut und jegliche freie Sicht verschwinden! Für Büros - wo andernorts derzeit über Umnutzung von Büros zu Wohnungen diskutiert wird! Außerdem jetzt bereits vollkommen genügende Nutzung - mehr wäre nicht gut!	234.2	C62_Ortsbild_Sichtachsen C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept
235	05.02.2021	Ich begrüße ausdrücklich als künftiger Bewohner das neue Bauvorhaben. Besonders die innovativen Ideen mit Holz zu bauen, zeigen die nachhaltige Art und Weise Neues zu errichten. Lassen Sie sich von den Kritikern nicht täuschen. Machen Sie weiter.	235.1	C01_Zustimmung C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
236	06.02.2021	Ich bin gegen ein Kerngebiet mitten im Park. Denn die Hochhäuser zerstören die ökologische Wirkung des Parks und wirken gesundheitsgefährdend, weil sie zur lokalen und globalen Erwärmung stark beitragen.	236.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C63_Park_Erhalt C11_Umweltbericht C20_klimaökologische_Auswirkungen C72_nur_VI-140cab
237	06.02.2021	Auf bereits versiegelten Flächen nachzuverdichten ist besser, als Grünflächen dafür zu opfern. So werden keine Versickerungsflächen verbaut und keine dringend in der Stadt benötigten Grünflächen zerstört. Bevölkerungswachstum, Trockenheit und Überhitzung, Starkregenereignisse, Gesundheitsrisikozunahme und Ressourcenknappheit stellen die Funktionalitäten der öffentlichen Räume und besonders der Grünflächen in Frage. An den öffentlichen Raum (Straßen, Plätze, Freiflächen und Parkanlagen) ergeben sich neue gestalterische und funktionale Anforderungen. Für den öffentlichen Raum stellen sich akut grundlegend neue Herausforderungen.	237.1	C63_Erhalt_Park C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Das Baufeld „Urbane Mitte Süd“ befindet sich auf dem Gebiet ehemaliger Gleisanlagen, also auf bis vor Freigabe als Baugrundstück unversiegelter Fläche, auf der sich im Laufe der Zeit Spontanvegetation entwickelte.	237.2	C30_Versiegelung_Verdichtung
		Baufeld Süd1 Bei Umsetzung des Bauprojektes „Urbane Mitte“ ist von erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt auszugehen.	237.3	C11_Umweltbericht
		Klimawandel Die Auswirkungen auf das Stadtklima (Aufheizung der mittleren Umgebungstemperatur um 2-3°C) stellt eine erhebliche Aufheizung dar, für deren Kompensation nicht mit dem Gleisdreieckpark argumentiert werden darf, da dieser bereits eine Ausgleichsmaßnahme für den Potsdamer Platz darstellt.	237.4	C72_nur_VI-140cab C20_klimaökologische_Auswirkungen C66_Park_Ausgleichsfläche C71_Abwägung_privat/öffentlich
		„Baufeld Süd“: Hier wurde zwischen 2013 und 2015 Bäume und Strauchgehölze gerodet. Im Frühjahr 2016 erfolgte eine Biotoptypenkartierung, als bereits gerodet war.	237.5	C14_Artenschutz
		Glasbauweise ist nicht vereinbar mit anzustrebender CO2-Neutralität und den geforderten ambitionierten Maßnahmen des Bezirkes gegen den Klimawandel. Glasherstellung ist sehr CO2 intensiv. Hinter Glasfassaden muss im Winter verstärkt geheizt und Sommer durch Klimaanlage, die ihre Wärme zusätzlich in die Umgebung abgeben, gekühlt werden, was die Umgebung weiter aufheizt.	237.6	C57_Fassadengestaltung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Glasbauweise stellt ein erhebliches Risiko für Vogelschlag dar. Entlang von Gewässern und über Parkanlagen verlaufen Flugrouten von Singvögeln. Der Park ist Lebensraum vieler Arten. Pro Jahr sterben 4 Mio. Vögel in Berlin durch Anprall auf Glasscheiben. Zum „Problemfeld Glas“ für das Bauvorhaben „Urbane Mitte“ schrieb Frau Dr. Salinger ein gesondertes Gutachten.		C14_Artenschutz
		Die Ausrichtung der Hochhäuser wird die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.	237.7	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die Erhöhung der vereinbarten Geschossflächenzahl stellt einen Verstoß gegen den städtebaulichen Vertrag dar.	237.8	C48_GF/GFZ-Höhe
		Hohe Bodenversiegelung Das Grün- und Freiflächenkonzept sieht vor: <i>„Die nicht überbauten Flächen sollen als zusammenhängender Stadtraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Der Raum soll einen städtischen Charakter erhalten als Funktionsergänzung und Gegenstück zum benachbarten Park am Gleisdreieck. Das soll vor allem durch eine - in Bezug auf das Material - einheitliche Befestigung der Freiflächen mit Platten und Pflaster erreicht werden. An einigen Stellen soll die Gestaltung durch Pflanzflächen, Wasserelemente oder auch einzelne Baumpflanzungen ergänzt werden.“</i> <i>„Unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage sind nur wenige Baumpflanzungen möglich. Zum (teilweisen) Ausgleich für zu fallende Bäume wird das Anpflanzen von mindestens 3 Laubbäumen festgesetzt.“</i>	237.9	-
		Im Zusammenhang mit zukünftig erwarteten langen Trockenperioden sowie Starkregenereignissen ist ein solcher Versiegelungsgrad nicht vereinbar mit den geforderten ambitionierten Maßnahmen gegen den Klimawandel in Berlin. Bei Starkregenereignissen wird hier das Niederschlagswasser direkt dem Mischwasser zugeführt und bei Überlastung des Systems direkt in den Landwehrkanal geleitet, was regelmäßig zu Fischsterben führt.	237.10	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Art der baulichen Nutzung (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB) <i>„Vorgesehen sind - im Sinne eines urbanen Quartiers - Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsgewerbe und in eingeschränktem Umfang auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.“</i>	237.11	-
		Unsere Kritik: Aktuell stehen viele Büroflächen Homeoffice-bedingt, leer. Homeoffice wird in der Zukunft verstärkt realisiert.	237.12	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		In Anbetracht der Tatsache, dass sich die Gewerbesituation seit Corona (Leerstand, Kündigungen von Büroflächen, Hotelinsolvenzen) und die Klimasituation durch den immer schneller voranschreitenden Klimawandel seit Beginn der Bauplanungen spürbar verändert haben, stellen wir sowohl die vorgesehene o.g. Nutzungsart als auch die Dimensionen der geplanten Gebäude sowie die Bodenversiegelung (Tiefgarage) infrage. Anstatt klimaresilient und artenschutzkonform zu planen, stehen hier rein immobilienwirtschaftliche Interessen im Focus. Ist diese rein gewerbliche Nutzungsart dergestalt großer Gebäude nicht am Bedarf und an den Erfordernissen der Zeit vorbeigeplant? Hier müssen die aktuellen Veränderungen aufgenommen und die Planungen angepasst werden.		C59_nachhaltiges_Quartier
		Wir beanstanden die vorbereitenden Maßnahmen, hier konkret Rodungen und Fällungen auf den jetzigen Baufeldern zwischen 2012 und 2015 und weisen in diesem Kontext auf die daraus resultierenden Bewertungen im Umweltbericht hin. (Zum Zeitlichen Rahmen der Rodungen: -Rahmenvertrag: 2005, -Städtebauliches Werkstattverfahren 2014/2015,-Ökologisches Gutachten (Scharon): 2017) Von den o.g. Rodungen ausgenommen wurden lediglich 3 Laubbäume, geschützt nach Baum-SchVO. Für den Zeitraum vor Rodungsbeginn (2012) ist kein ökologisch-faunistisches Gutachten hinterlegt. Wir gehen daher davon aus, dass diese Rodungen ohne vorhergehende Begutachtung vollzogen wurden.	237.13	C72_nur_VI-140cab C14_Artenschutz
		Dies wirkt sich auf die Bewertung im faunistischen Gutachten von 2017 (Scharon) aus, dass dem Umweltbericht als Fachgutachten zugrunde liegt. Hier steht: <i>„Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume.“</i> <i>„Der Park am Gleisdreieck bietet für die wenigen Arten geeignete Ausweichlebensräume. Für die genannten Arten ist davon auszugehen, dass die lokalen Populationen im räumlich-ökologischen Zusammenhang durch den Verlust einzelner Brutplätze nicht beeinträchtigt werden. Die Verbotstatbestände sind nicht erfüllt, eine weitere Prüfung ist nicht erforderlich.“</i>	237.14	-
		Wir sehen diesen Verbotstatbestand in den Jahren 2012 bis 2015 aufgrund oben erwähnter und ohne vorhergehende faunistische Begutachtung bereits vollzogener Rodungen folgendermaßen erfüllt:	237.15	C72_nur_VI-140cab C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Gebäudestrukturen der Bahnhofsanlagen und Bahntrassen im Bahnhofsbereich stellen günstige Brutmöglichkeiten für Gebäudebrüter dar. In Verbindung mit Nahrung und Deckung bietender Spontanvegetation (in räumlich-ökologischen Zusammenhang) ist von Ansiedelung auszugehen.		
		Nachgewiesen wurden im Plangebiet die Arten Bachstelze, Hausrotschwanz und Haussperling vor allem im süd-östlichen Bereich, also in den Gebäuden und U-Bahntrassen. Hierzu das Gutachten S. 16 (Scharon 2017): <i>„Zu den ganzjährig geschützten Niststätten gehören solche, die über mehrere Jahre genutzt werden, wie Greifvogelhorste, Baumhöhlen und Höhlen sowie Nischen an Gebäuden.“</i>	237.16	C14_Artenschutz C72_nur_VI-140cab
		Das Bauvorhaben wird nur dann rechtskonform durchgeführt, wenn auf Grundlage des § 44 Abs. 1 BNatSchG und § 45 Abs. 7 BNatSchG(Ersatz)-Maßnahmen angeordnet werden, die den funktionalen Zusammenhang tatsächlich vorhandener Ruhe- und Aufzuchtstätten sowie Brutplätze wiedergeben, den Erhalt von für die Fortpflanzung essentiellen Nahrungsflächen berücksichtigen und somit insgesamt die fortwährende Existenz der ökologischen Funktionen von Lebensstätten sicherstellen.	237.17	
		Es wurden im Zuge der vorbereitenden Bauarbeiten bereits Lebensstätten (Ruhe- und Fortpflanzungsstätten) gebäudebewohnender Arten durch Rodungen zerstört, die nicht erfasst wurden und deren ökologischer Ersatz im Gutachten daher nicht angegeben wurde, entgegen der Vorschriften der Berliner Gebäudebrüter VO.	237.18	C14_Artenschutz
		Im Fazit zum Umweltbericht Schutzgut Pflanzen und Tiere wird ausgeführt, durch die Planungen ergeben sich <i>"keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten."</i> Dieses Fazit betrifft Biologischer Vielfalt ist also nur ein Teil der Ergebnisse des Fachgutachtens (Scharon 2017).	237.19	C14_Artenschutz C72_nur_VI-140cab
		Im B-Plan Entwurf werden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben somit nicht berücksichtigt, die in dem zugrundeliegenden Fachgutachten allerdings deutlich benannt wurden, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter (Haussperlinge, Hausrotschwanz, Bachstelze) betreffend. Für diese gilt das Tötungsverbot und im Unterschied zu Freibrütern auch das GANZJÄHRIGE Verbot der Zerstörung von Fortpflanzungsstätten, weshalb funktionserhaltende Maßnahmen erforderlich werden. <i>"Der Rückbau von Gebäuden sollte außerhalb der Brutzeit erfolgen. Kann das nicht gewährleistet werden müssen unmittelbar vor Baubeginn die betroffenen Gebäude nach vorhandenen Nist- und Lebensstätten abgesucht werden. Beim Fund kann dies während der Brutzeit zu Einschränkungen</i>	237.20	C14_Artenschutz C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		<i>im Bauablauf führen. Für die ganzjährig geschützten Nistplätze müssen im Falle einer Beseitigung Ersatzniststätten an geeigneten Standorten angebracht werden (siehe Abschnitt 6.4.)."</i> Wir fordern Sie auf, diesen Erfordernisse Rechnung zu tragen und die Planung entsprechend anzupassen, ansonsten ist der B-Plan nicht vollzugsfähig.		
		Rodungen fanden im Plangebiet ab 2012 auf folgenden Flächen statt: Die Fläche westlich des Gebäudes U-Bahnhof Gleisdreieck (U 2) und zur Grundstücksgrenze Gleisdreieckpark West waren bis 2014 relativ dicht mit Strauchgehölzen sowie mit groß- und kleinkronigen Bäumen, bewachsen, der Grünstreifen entlang der Sockel der Bahngleise an der Fahrstraße parallel des U Bhf. U2 war ebenfalls spontan mit Robinien und Birken dicht bewachsen. Für die Haussperlingskolonie am U-Bahnhof, die im Umweltgutachten nicht erwähnt wurde, im ökologischen Gutachten (Scharon 2017) aber kartiert ist, liegt nahe, dass es sich bei diesen Gehölzen um regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten handelte. Der Park am Gleisdreieck steht für diese Haussperlinge als Ausweichlebensraum, wie im Umweltgutachten beschrieben, nicht in räumlichem Zusammenhang zu den Brutplätzen. Ihr Aktionsradius während der Brutzeit ist auf 50 – 100 m begrenzt. Auf dieser Fläche befindet sich heute der temporäre B-Part mit seiner auf rund vier bis sechs Jahre avisierten Nutzung. Für die Errichtung des Experimentier-Labores wurde ohne vorliegende faunistische Begutachtung gerodet. Es fand kein Erhalt vorhandener Vegetation oder Ausgleichspflanzungen statt. Nach dieser Zwischennutzung entstehen dort massive Gebäude mit kompletter Bodenversiegelung. https://bpart.berlin/de/2018/10/08/b-part-das-holzhaus-im-park/ Das Gebäude erhielt den ICONIC AWARD 2020. Die Auszeichnung bezieht sich rein auf das Gebäude. Dass zur Baufreimachung der Naturschutz nicht beachtet wurde, wird außer Acht gelassen.	237.21	C72_nur_VI-140cab
		Das jetzige „Baufeld Süd“ war ebenfalls seit dem Rückbau der Gleisanlagen mit Spontanvegetation aus Strauchgehölzen sowie groß- und kleinkronigen Bäumen bewachsen. Dort steht jetzt noch einer der drei erwähnten, nach BaumSchVo geschützten und zu ersetzenden Bäume. Die anderen Bäume auf diesem Baufeld wurden ebenfalls zwischen 2012 und 2015 gerodet. Auch hierzu finden wir kein ökologisch-faunistisches Gutachten.	237.22	C14_Artenschutz
		S. 48 der Begründung zum B-Plan (Umweltgutachten) weist auf §44 BNSchG hin. Für das das Bauvorhaben stellen wir die rechtskonforme Durchführung infrage, wenn nicht vor den Rodungen eine ökologisch-faunistische Untersuchung durchgeführt wurde, die den funktionalen Zusammenhang tatsächlich! vorhandener Ruhe- und Aufzuchtstätten sowie der Brutplätze wiedergibt,	237.23	C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		den Erhalt von für die Fortpflanzung essentiellen Nahrungsflächen berücksichtigt und somit insgesamt die fortwährende Existenz der ökologischen Funktionen von Lebensstätten sicherstellt. Es wurden im Zuge der vorbereitenden Baumaßnahmen bereits Lebensstätten (Ruhe- und Fortpflanzungsstätten) gebäudebewohnender Arten durch Rodungen zerstört, die nicht erfasst und deren ökologischer Ersatz daher nicht im Gutachten angegeben ist.		
		Baufeld Süd2 Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen im räumlich-funktionalen Zusammenhang müssen im Gutachten ausgeführt und die Standorttreue einzelner Tierarten berücksichtigt sein.	237.24	C14_Artenschutz
		Des Weiteren sind die zu rodenden Bäume auf dem jetzigen Gelände des Gleisdreieckparks westlich des Technikmuseums sowie eines Streifens des Geländes Technikmuseum, das als Baufeld bzw. Feuerwehruzufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße im B-Plan ausgewiesen ist, nicht erfasst und Ausgleichspflanzungen hierfür werden nicht erwähnt. "Baufeld Süd" und rechts davon die Bäume des Gleisdreieckparks bzw. bereits zum Gelände des Technikmuseums gehörend. ("Stadtwald").	237.25	C63_Park_Erhalt C12_Biototypen_Baumkartierung
		Hierzu fordern wir eine Nachberücksichtigung der zwischen 2012 und 2015 im Zuge der bauvorbereitenden Maßnahmen / Zwischennutzung gerodeten Bäume und Strauchgehölze sowie der Bäume auf den Flächen Gleisdreieckpark und Technikmuseum, die für das Baufeld Süd bzw. die Feuerwehruzufahrt gefällt werden sollen und eine entsprechend erhöhte Anzahl der auszugleichenden Bäume und einheimischen Gehölze.	237.26	C14_Artenschutz
238	06.02.2021	Als Schöneberger bin ich mit meiner Familie oft im Gleisdreieckpark und schätze die gelungen Rückgewinnung dieser ehemaligen Gleis- und Bahnhofsflächen. Würde nun der Park weiter - wie jetzt geplant zugebaut werden - würde er erheblich an Attraktivität verlieren. Schon jetzt gleicht der nördliche Westpark eher einem Grünstreifen, vor schmuckloser Anonymarchitektur. Hochhäuser in der Mitte des Parks verschandeln sein Panorama und bringen die typischen Landmarkbuilding, die Hochbahnlinien in den Hintergrund bzw. etablieren sich selbst als neue Wahrzeichen des Viertels, statt Kreuzberg und Schöneberg zu verbinden wirken sie wie eine künstliche Barriere. Das Areal, das erst seit ein paar Jahren, nachdem es eine abgesperrte, für Anwohner tote Fläche war, die man nur aus der Vogelperspektive aus der U-Bahn betrachten konnte, und das danach zum erfolgreichen Park wurde, der Menschen aus den angrenzenden Nachbarschaften zusammenbrachte (Tiergarten natürlich auch und Tempelhof), wird nun gerade dieser Funktion wieder beraubt.	238.1	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität C26_Gesamtentwicklung C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Auch ist zu befürchten, dass die Luftzirkulation gestört wird. Lärm und Lichtemissionen auch nachts steigen, zusätzlicher Verkehr entsteht, Büroflächen statt dringend benötigter Wohnraum.	238.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen C54_schalltechnische_Untersuchung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C70_Lichtverschmutzung C34_zusätzlicher_Verkehr C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
239	06.02.2021	Ich wohne in Schöneberg, gehe mit meiner Familie oft in den Gleisdreieckpark und bin gegen diese Verschandelung des Parks mit Hochhäusern. Bitte tun Sie was dagegen.	239.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
240	06.02.2021	Ich bin direkte Anwohnerin des Gleisdreieckparks und möchte mich entschieden gegen den Bebauungsplan aussprechen.	240.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Der Gleisdreieckpark wird von sehr vielen AnwohnerInnen zur Erholung und als Treffpunkt genutzt. Durch seine zentrale Lage herrscht bereits ein sehr großer Nutzungsdruck; was zeigt, wie wichtig diese Grünfläche für viele ist. Ein friedliches Miteinander wird dadurch schwieriger und der Park wird nicht mehr den notwendigen Erholungseffekt für die AnwohnerInnen bieten.	240.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die geplante Bebauung wird nicht nur die Fläche versiegeln, die Luft im Sommer weiter aufheizen, und Teile des Parks verschatten, sondern auch mit den geplanten Gewerberäumen und den vielen Büros noch mehr Menschen in den Park bringen.	240.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C67_Park_Übernutzung
		Ich wundere mich außerdem, dass Büroflächen im großen Stil gebaut werden sollen. Meiner Meinung nach ist dies nicht mehr zeitgemäß, da Büroarbeit zukünftig immer häufiger von zu Hause erledigt wird.	240.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Auch wenn ich wenig Hoffnung habe, den Bebauungsplan durch meine Stellungnahme noch beeinflussen zu können, nutze ich diese Gelegenheit, um darauf hinzuweisen, dass der Stadtteil auch für uns AnwohnerInnen gestaltet werden sollte. Warum kann der Park nicht einfach so bleiben wie er ist?	240.5	C71_Abwägung_privat/öffentlich C09_Mehrwert C26_Gesamtentwicklung
241	06.02.2021	Bestünde die Aufgabe darin, auf kleinem Raum möglichst viel Verschattung in Kreuzberg und Schöneberg zu verursachen, und dabei den Luftaustausch zu verschlechtern, käme wohl eine von Nord nach Süd ausgerichtete Wand heraus. Die Planungen für die sogenannte „Urbane Mitte“ unterscheiden sich kaum davon.	241.1	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Hier wird Ungleichheit zwischen einer privilegierten Elite und der Masse geschaffen: Einige wenigen genießen weiten Ausblick und lange Sonnenscheindauer. Sehr vielen anderen wird der Ausblick und das Sonnenlicht oder auch nur das indirekt einfallende Tageslicht verstellt.	241.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C52_Verschattung
		Das gilt vor allem im Bereich zwischen Potsdamer Straße und Mehringdamm. Betroffen sind selbst die ohnehin schon relativ begünstigten Besitzer von Dachgeschoßwohnungen. Besonders die beiden südlichen Türme (aktueller Bebauungsplan) sind damit abzulehnen.	241.3	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Eine Kerngebietsnutzung kann nicht von einer Umgebung von Grün- und Freiflächen profitieren. Die Besonnung als an sich vorteilhaftes Merkmal ist in einem Bürogebäude weniger nutzbringend. Das Argument der hervorragenden ÖPNV-Erschließung sinkt mit der Entfernung vom Gleisdreieck.	241.4	C83_unklareAussage C36_ÖPNV-Erschließung
		Unzureichende und irreführende Studien machen die Bebauungsplanung zudem rechtlich angreifbar. Wesentliche Umweltauswirkungen werden bzw. wurden verschleiert bzw. nicht sachgerecht untersucht. Die Gutachten sind in einer sinnvollen Weise zu ergänzen, zu aktualisieren bzw. zu ersetzen, auf dieser Grundlage haben die bezirklichen Stellen neu zu entscheiden und dann ist auch eine neue Auslegung erforderlich.	241.5	C74_Fachgutachten
		<u>Verschattung</u> Das Besonnungs- und Verschattungsgutachten (Müller-BBM) ist ungeeignet und unzureichend, die durch die Höhe der Gebäude verursachte, tatsächliche Verschattungsproblematik aufzuzeigen.	241.6	C52_Verschattung C74_Fachgutachten
		Dies äußert sich u.a. darin, dass die Schatten immer dann „unkenntlich“ dargestellt werden, wenn die Sonne tief steht und die Schatten lang sind. <u>Darstellung der Schatten für exemplarische Zeitpunkte:</u> Beispiele: Auf Seite 24 (21. März 7 Uhr) sind die Schatten praktisch nur im Park erkennbar (Sonne 7,4 Grad über Horizont). Der Abbildungsausschnitt ist deutlich zu klein, um die gesamte Schattenlänge abzubilden. Bei sehr genauem Hinsehen erkennt man, dass die Gebäudezeile links des rechteckigen Grünfläche in der rechten Seite etwas dunkler ist als in der linken: Das ist offenbar die Verschattung eines der Hochhäuser, die über den unteren (westlichen) Rand des Abbildungsausschnittes hinausragt. Der kürzere Zeilenbau oberhalb der grünen Rechtecke ist unverschattet und entsprechend etwas heller dargestellt; der Unterschied ist aber kaum sichtbar. Zusätzlich irreführend ist der Umstand, dass die Bodenflächen zwischen den Gebäuden deutlich dunkler dargestellt werden, auch wenn sie besonnt werden; im Vergleich zu den minimalen Unterschieden bei den Grautönen mit und ohne Verschattung. [Abbildung] Ausschnitt Seite 24	241.7	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch auf Seite 25 (21. März 8 Uhr) sind die auf die Wohnbebauung fallenden Schatten gegenüber den anderen Graustufen schlecht erkennbar. Stattdessen wird das kräftige Grün für den Park dazu verwendet, die Verschattungsaussage bei den Wohnhäusern zu überdecken. Nur in der einheitlich grün gefärbten Fläche im Park selbst ist die Verschattung gut wahrnehmbar. Dies ist bei einem Sonnenstand von 16,2 Grad ermittelt, das ist höher als der höchste Sonnenstand zur Wintersonnwende mittags (14 Grad über Horizont) [Abbildung] Ausschnitt Seite 25 Bei hohem Sonnenstand und dementsprechend kürzeren Schatten werden die Schatten deutlich wahrnehmbar dargestellt (Seite 26 – 32. Allerdings werden auch die Schatten der Bestandsbauten dargestellt, nicht nur die zusätzlichen Schatten. Am Abend wird es wieder schlechter erkennbar, z.B. im Quartier Luckenwalder/Schöneberger Straße auf Seite 33-34 (16 und 17 Uhr). Der Schattenwurf auf Seite 35 (21.3., 8 Uhr) ist überhaupt nicht mehr zu erkennen, obwohl um diese Zeit mit 2,5 Grad Sonnenstand besonders lange Schatten geworfen werden, nämlich über 2 km lange Schatten von einem 90 Meter hohen Gebäude. Das reicht ungefähr bis zum Urbanklinikum und ist das dreifache der Entfernung zum Hochhaus des Postscheckamtes, das in dieser Richtung steht und somit im unteren Teil verschattet würde, und das seinerseits lange Schatten wirft. Bei vergleichbarem Sonnenstand am Morgen reicht diese Schattenlänge knapp bis zum KaDeWe am Wittenbergplatz! Entsprechendes gilt für die anderen Zeichnungen für andere Monate kurz nach Sonnenaufgang und vor Sonnenuntergang. Z.B. Seite 39, Sonnenstand 4,1 Grad, Schattenlänge 1,3 Kilometer, wie jenseits der Potsdamer Straße.		
		Im Sommer endet die Schattendarstellung um 20 Uhr, wenn der Schatten gerade die Möckernstraße erreicht (Seite 21). Die zunehmende Verschattung danach, z.B. um 21 Uhr, wird nicht mehr dargestellt. Dies betrifft den Kiez um die Yorckstraße (im übrigen Sommerhalbjahr ist der Sonnenuntergang etwas eher, dann sind etwas nördlich gelegene Altbauquartiere von der abendlichen Verschattung betroffen).	241.8	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung
		Irreführend sind dann auch die Darstellungen zu Schattenwürfen vor dem Sonnenaufgang (S. 38) und nach Sonnenuntergang (S. 46), wo natürlich gar kein Schatten zu sehen sein kann. Der einzige Zweck dieser Darstellung liegt dann darin, den Betrachter zum schnellen Überblättern der Zeichnungen mit vorhandenen, aber verschleierte Schatten zu bewegen. Genaugenommen gibt es aber schon vor Sonnenaufgang einen Schattenwurf insoweit, als die Dämmerung und der hellere Himmel in Nähe der aufgehenden Sonne ebenfalls nicht mehr wahrnehmbar werden.	241.9	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auf Seite 40 bis 44 (10 bis 14 Uhr, 21. Dez.) reichen die Schatten weit über die Abbildungsränder hinaus, auch über die der oberen Zeichnung mit größerem Ausschnitt. Schatten in der Umgebung werden also nachvollziehbar dargestellt, wenn sie klein sind und eher unerheblich (Sommerzeit mittägliche Stunden: Schatten hauptsächlich auf den Grünflächen), sonst nicht (lange Schatten in den Morgen- und Abendstunden, winterliche Schatten in der Mittagszeit, die in die Altbau-Wohngebiete reichen).		
		→ Die Beschattungsgutachten sind nicht dazu geeignet, den Laien der Öffentlichkeit, den Mitgliedern der BVV oder auch den Fachleuten im Stadtplanungsamt deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattung führen. Vielmehr wird eine bewusste Fehlinformation erreicht. Die Farbdarstellungen zur Reduzierung der Sonnenscheindauer betrachten nur den Park selbst. Im Vergleich zu den großen Unterschieden der Besonnung je nach Jahreszeit erscheint die Verschattungswirkung eher geringer. Im wesentlichen wird die Aussage gemacht, dass die Unterschiede durch die Hochhausschatten (schlecht erkennbar) in einer Jahreszeit weniger ausmachen als die Unterschiede zwischen Sommer und Winter (klare Farbunterschiede). Auch damit wird das Ausmaß der Beeinträchtigung verschleiert. Eine prozentuale Angabe je nach Monat wäre zielführender.	241.10	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung
		Besser erkennbar sind die Schatten dann ausgerechnet bei den Bildern, die sich hauptsächlich auf die gegenseitige Verschattung der Hochhäuser beziehen. Beispielsweise sieht man auf Seite 84 (21.3. 18 Uhr) recht gut die Verschattung an der Möckernstraße durch abwechselnd graue und helle Fassaden (noch einheitlich hell auf Seite 83), die das Vergleichsbild auf Seite 35 unterschlägt.	241.11	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung
		Das Gutachten nennt auf Seite 107 die Anforderungen: In der DIN 5034 werden verschiedene tageslichttechnische Anforderungen gestellt, u. a. auch an die Besonnung. Darin werden als Mindestanforderung an die Besonnung von Wohnungen folgende Kriterien formuliert. ▪ Mögliche Besonnungsdauer zur Tag-/Nachtgleiche (21. März und 21. September): mindestens vier Stunden. ▪ Mögliche Besonnungsdauer am 17. Januar: mindestens eine Stunde. ▪ Eine Wohnung gilt als ausreichend besonnt, wenn mindestens ein Fenster in einem Aufenthaltsraum dieser Wohnung o. g. Anforderungen erfüllt. Es äußert dann dazu: Nach derzeitigem Kenntnisstand sind in den sieben Hochhäusern des BV Urbane Mitte keine Wohnungen, sondern ausschließlich Arbeitsräume geplant. Aufgrund dieser Nutzung weisen die neuen Hochhäuser nach DIN 5034-1 keine Anforderungen an die Besonnung auf.	241.12	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es fehlt aber eine Betrachtung der Wohnungen in der Umgebung. Gerade dann, wenn (wie in den hiesigen Altbaugebieten generell) die Besonnungsanforderungen nur knapp erfüllt werden oder bereits unterschritten sind, hat die zusätzliche Verschattung große Bedeutung. Wenn zahlreiche Wohnungen bereits jetzt unzureichende Besonnung aufweisen oder knapp an den Grenzwerten liegen, ist eine weitere, großräumige Belastung unzulässig. Eine Verschattungswirkung gibt es zudem selbst für Wohnungen, die überhaupt nicht besonnt sind, insbesondere dann, wenn eine gegenüberliegende Fassade besonnt ist: Beispielsweise gibt in Kreuzberg nach Osten ausgerichtete Räume östlich der Planbebauung, denen eine nach Westen orientierte Hausfassade (der gegenüberliegenden Straßenseite oder im Hinterhof) gegenübersteht. Wird nun durch die Hochhäuser die Westfassade am Nachmittag/frühen Abend verschattet – manchmal bekommt bei tiefstehender Sonne nur die oberste Etage bzw. das Dach Licht ab – geht auch in den nach Osten orientierten Wohnungen Tageslicht (die Reflektion des Sonnenlichts von gegenüber) verloren. Bei nicht mehr besonnten Bäumen gilt das entsprechend.	241.13	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung
		<u>Luftschadstoffgutachten</u> Dieses betrachtet ausschließlich die Situation im Nahbereich, wo durch die Barrierewirkung der Hochhäuser und die Umlenkung der Luftströme zur Bodennähe und dadurch erhöhte Luftgeschwindigkeit am Boden eher noch eine Reduzierung der Immissionslast erreicht wird. Der Umstand, dass eine Wand von Hochhäusern insgesamt eine Barriere für die Luftströmung in Ost-West- und West-Ost-Richtung darstellt, die dann auch in anderen Teilen der Stadt den Luftaustausch beeinträchtigen und dort (auch bei den jetzt schon gegebenen Emissionen) zu erhöhten Schadstoffbelastungen führen, und die überproportionale Zunahme dieses Effekts durch die Höhe der Gebäude, wird nicht berücksichtigt. Das Immissionsgutachten geht damit an der wesentlichen Problemlage, die durch das Vorhaben ausgelöst wird, völlig vorbei.	241.14	C19_Luftschadstoffe C72_nur_VI-140cab C20_klimaökologische_Auswirkungen
		<u>Klimaökologisches Fachgutachten</u> Auch dieses betrachtet lediglich den Nahbereich. Zudem erfolgt eine Unterscheidung zwischen so bezeichneten „windstarken ‚Normallagen‘ [in denen] der Siedlungsraum gut durchlüftet wird und eine Überwärmung kaum gegeben ist,“ (Seite 4) und die nicht weiter betrachtet wird, und der Situation mit Windstille „Kein überlagernder geostrophischer Wind“, (Seite 7). Jeder Bewohner dieser Stadt kann aber bestätigen, dass Situationen mit nicht vollständigem Stillstand, sondern mäßiger Windstärke vorherrschen, in denen es dann auch zu Schadstoffbelastungen	241.15	C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		und im Sommer zu Überhitzung kommen kann. Das bestätigt auch Abb. 4 des Windkomfort-Gutachtens – weniger als 2 m/s kommen selten vor, weniger als 1 m/s sehr selten (etwa ein halbes Prozent der Zeit 0 m/s, siehe grünes Feld linke untere Ecke, Seite 8 des Windkomfortgutachtens). In den am häufigsten vorkommenden, schwachwindigen Situationen ist ebenfalls der regionale Luftaustausch maßgeblich, der eben durch eine bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken ein Stück zusätzlich beeinträchtigt wird. Dieser Effekt, auch auf das Stadtklima der gesamten Innenstadt bzw. des Stadtgebiets, wird nicht ermittelt.		
		Hier ist zum einen die kumulative Wirkung bedeutsam, die durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Hochhausprojekten zustande kommt. Jedes diese Hochhäuser erhöht (im Vergleich zur Nutzfläche) sehr stark die Rauigkeitslänge der Stadtlandschaft und trägt damit zu einer Verschlechterung des Luftaustausches bei. Dies erhöht dann die innerstädtische Immissionslast und die sommerliche Überhitzung. Möglich und erforderlich wäre zum einen eine übergreifende Betrachtung der kumulativen Wirkung von Hochhausbauten. Zum anderen muss bei wesentlichen Einzelmaßnahmen die Wirkung genau dieses Bauwerks auch in einem größeren Maßstab geprüft werden. Wenn sich durch ein Einzelvorhaben (Zahlen beispielhaft) der Luftaustausch für eine Million Menschen um ein Tausendstel vermindert, so ist das näherungsweise genauso problematisch wie eine Verschlechterung für 5.000 Menschen um 20%.	241.16	C20_klimaökologische Auswirkungen
		Hoch aus dem übrigen Niveau herausragende Einzelbauten sind dabei wesentlich schädlicher als eine Bebauung, die sich im Ganzen an der Umgebung orientiert. Die beiden geplanten südlichen Türme sind daher doppelt nachteilig, weil sie gerade zwischen den Offenlandbereichen des Parks liegen, in denen die freie Luftströmung bis zum Boden reicht (anders als in den Gebieten mit Blockrandbebauung, wo die Luftströmung erst oberhalb von ca. 25 m zunimmt) und somit die volle Höhe der Türme eine Barrierewirkung erzeugt.	241.17	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Auch der Austausch zwischen kühlen, offenen Parkflächen und den wärmeren, bebauten Stadtteilen wird bei einer schwachwindigen Lage befördert, und genau dies wird durch Hochhäuser beeinträchtigt (aber der Effekt wird nicht analysiert). Selbst dort wird eigentlich überall in Gebäudenähe eine Reduzierung um mehr als 25% beobachtet, die dann lediglich durch Mittelung über eine größere Fläche auf einen niedrigeren Durchschnittswert umgerechnet wird.	241.18	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Näher betrachtet wird im Klimagutachten nur eine windstille Situation, wie sie ohnehin schon nur in einem halben Prozent der Zeit in Berlin vorliegt, das jeweils für vier Uhr morgens. Und dabei nur die kleinräumige Situation in Bodennähe (2 m), bereits dies ist bei Hochhäusern völlig unzureichend.	241.19	C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ein weiterer Effekt ist die <u>Aufheizung der Stadt durch die Hochhäuser</u>. Infolge ihrer Aufreihung in Nord-Süd-Stellung und mit überwiegend auch Ost-West ausgerichteten Hauptfassaden führen sie in besonderem Maße dazu, dass die niedriger stehende Morgen- und Abendsonne besonders im Sommerhalbjahr das Gebäude aufheizt. (Eine wünschenswertere Aufheizung im Winter zur passiven Nutzung der Solarenergie bleibt hingegen gering.) Diese Aufheizung wird im Klimagutachten völlig negiert. Irgendwie wird die aufgenommene Wärme dann wieder abgeführt, u.a. durch Wärmestrahlung und häufig mit zusätzlich zugeführter Energie durch die Klimaanlage, und das verstärkt dann die städtische Wärmeinsel. Inwieweit die Hochhäuser die Wärmeabstrahlung von der Freifläche zum Himmel beeinträchtigen, zu der sie ja immerhin senkrecht stehen, ist ebenfalls nicht ausgesagt.	241.20	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die auf Seite 24 angegebene Planungshinweise sind wohl mehr als „Märchenstunde“ zu verstehen, da eine Dach- und Fassadenbegrünung bei Hochhäusern irrelevant ist, und z.B. der folgende Satz bei der geringen Größe des Planungsgebiets ebenfalls: <i>„Eine intensive Begrünung sowohl des Straßenraums als auch des geplanten Quartiers mit Bäumen steigert die Aufenthaltsqualität im Freien beträchtlich, da somit <u>große beschattete Bereiche</u> [in den Windschneisen neben den Hochhäusern?/] geschaffen werden.“</i>	241.21	C55_Anplantungen_Begrünung C22_Windkomfort
		Die Immissions- und Klima-Gutachten sind somit nicht dazu geeignet, die klimatologisch wesentlichen Fragen zu beantworten und insbesondere die gesamtstädtische Belastung in ein Verhältnis zum geschaffenen Bauvolumen zu stellen. Es scheint eher der Wille zu Grund zu liegen, sich irgendwie mit diesen Schutzgütern beschäftigt zu haben, auch ohne sinnvolle und wesentliche Aussagen zu machen.	241.22	C74_Fachgutachten
		<u>Windkomfortgutachten</u> Die Darstellung bzw. der Abbildungsausschnitt zu Windstärken endet kurz danach, wo die Bebauung beginnt (S. 11 ff.) Im Vergleich der S. 11 und 12 miteinander ist die reduzierte Windgeschwindigkeit im Bereich des Landwehrkanals und im Mendelssohn-Bartholdy-Parks am besten zu erkennen (aus gelb wird mehr grün) und auch weniger Strömung aus dem Bereich der Bülowstraße (grün wird bläulicher). Im Vergleich der S. 13 und 14 ist die reduzierte Windgeschwindigkeit in der Hornstraße und Yorckstraße am besten zu erkennen (grün ändert sich Richtung Blautönung).	241.23	C72_nur_VI-140cab C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Dies aller wäre – großräumiger – in eine Analyse der Luftqualität in hochbelasteten Straßen wie der Yorckstraße und der Bülowstraße umzusetzen. Die Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorck- und Bülowstraße als Folge der – im Windkomfortgutachten nachgewiesenen - Barrierewirkung der Hochhäuser wird aber nirgendwo ermittelt.	241.24	C19_Luftschadstoffe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Windkomfortgutachten beruht zudem auf einem veralteten Datenstand der Gebäude und berücksichtigt insbesondere nicht den Möckernkiez und die Bebauung westlich des Parks. Diese bewirken zusammen mit den Hochhäusern eine kumulative Wirkung bzgl. schlechterer Luftqualität u.a. in der Yorckstraße und den anliegenden Straßen. Das Windkomfortgutachten ist ausreichend, diesen Effekt auch in diesen etwas entfernten Straßen nachzuweisen, aber nicht in der Lage, die schlechtere Luftqualität zu beziffern. Das wäre die Aufgabe des Gutachtens zu den Luftschadstoffen gewesen.	241.25	C22_Windkomfort C19_Luftschadstoffe
		Natürlich vermindert sich besonders bei West- und Ostwind u.a. auch in den Nord-Süd-ausgerichteten Straßen wie der Großbeerenstraße und dem Mehringdamm durch die Hochhausreihe der Luftaustausch. Diese liegen zwar außerhalb des Darstellungsbereichs des Windkomfortgutachtens, aber die Wirkung endet natürlich nicht abrupt. Gerade bei West- und Ostwind sind diese Straßen ohnehin schon schlechter durchlüftet als bei Windströmung entlang der Straßenachsen.	241.26	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Nachdem bereits jetzt in mehreren dieser Straßen eine hohe Schadstoffbelastung vorliegt (und sommerliche Überhitzung ebenso), wäre dringlich zu prüfen gewesen, auch in kumulativer Betrachtung, wie sich das Vorhaben auswirkt und bei wie vielen Menschen Grenzen überschritten werden.	241.27	C19_Luftschadstoffe
		<u>Verkehrsgutachten und verkehrliche Entlastungsmaßnahme</u> Die Verkehrszählung für Fußgänger und Radfahrer beschränkt sich auf die Kanaluferstraßen, wo aber wegen der Unwirtlichkeit (und bei Zählung noch nicht angelegten Radstreifen) wenig Radfahrer unterwegs waren. Das Wetter am Zähltag wurde nicht angegeben.	241.28	-
		Weitaus mehr Fußgänger- und Radverkehr findet jedoch erfahrungsgemäß in der Fortsetzung des Generalszugs und dessen Verbindung zum Park westlich der Gleisanlagen statt. Hier sind auf dem Weg zwischen Kreuzberg und Schöneberg beträchtliche Umwege zurückzulegen, weil eine geradlinige Wege-Fortführung in der Achse des Generalszugs nicht gegeben ist. Von der Yorckstraße – Hornstraße muss man an den Fernbahngleisen nach rechts (Norden) abzweigen und kann erst kurz vor der Brücke der U1 wieder nach links (Westen) weiterfahren, wobei man mittig zwischen Pohlstraße und Kurfürstenstraße ankommt. In dem Flaschenhals zwischen den beiden Parkhälften ist es schon jetzt oft voller Menschen einschließlich Radfahrern. Eine Unterführung der Fernbahngleise kann wegen den dort verlaufenden S-Bahnen nicht gebaut werden.	241.29	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		Stattdessen sollte östlich entlang der Fernbahngleise eine Rampe für einen Fußgänger- und Radweg gebaut werden (beginnend bei dem Kiosk Paul und Paulas), die dann in Nähe der U2 überbrückt werden und gefolgt von einer im 90 Grad -Winkel zur ersten Rampe stehenden Rampe etwa entlang der Brücke der U2, so dass mit geringem Umweg zur Bülowstraße gekommen werden kann. Eine Verbindung von der Brücke über die Fernbahn direkt zu dem Bebauungsgebiet VU-140cab, sofern dort gebaut würde, wäre ebenfalls möglich.	241.30	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Diese Maßnahme sollte aus dem Gesamtvorhaben finanziert werden, da dieses zu einer deutlichen Mehrbelastung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs in diesem Flaschenhals führt. Die als Abkürzung vorgeschlagene Brücke würde zudem die zusätzlichen Beeinträchtigungen, mit denen während der Bauzeit zu rechnen wäre, mindern. Soweit die beiden südlichen Türme nicht gebaut werden, Realisierung im Zusammenhang mit den nördlichen.		
		<u>Ruhender Verkehr</u> Das Verkehrsgutachten unterstellt einen bestimmten Modal Split, der für die Berliner Innenstadt normal sein dürfte, und postuliert daraus einen Stellplatzbedarf. Tatsächlich aber ist gerade im südlichen Plangebiet die Kausalität umgekehrt, und die Verkehrsmittelwahl ist besonders vom neu gebauten Stellplatzangebot abhängig, da in unmittelbarer Nachbarschaft keine bestehenden PKW-Parkplätze vorhanden sind, auf die von gehfaulen Autofahrern ausgewichen werden könnte.	241.31	-
		Die Bedarfszahlen von 1 Stellplatz je 200 m ² GF bzw. 1 Stellplatz je 20 Besucher (genauer: je 20 Personen maximaler Belegung der Sportfläche) sind damit als willkürlich gewählt zu betrachten und entspringen allenfalls den Vorstellungen der Planer oder gängiger Praxis an anderer Stelle, mit jedoch besserer Erschließungssituation. Zusammen wird ein Bedarf von 132 Parkplätzen für die beiden Häuser in BF6 und BF7 des südlichen Teils postuliert. Die entsprechenden Anzahlen werden nur kurze Zeit an Werktagen voll ausgeschöpft (S. 116); trotzdem wird unterstellt, dass der Bau dieser Stellplätze sinnvoll wäre und stattfindet.	241.32	C35_gesicherte_Erschließung
		Der Neubaubedarf wird dann unter Berücksichtigung von Plätzen im vorhandenen Parkhaus mit einem Ziel von 115 Plätzen im südlichen Baufeld von 574 zusätzlichen Stellplätzen insgesamt beziffert, was, oh Wunder, gerade den verfügbaren Flächen entsprechen würde.	241.33	C72_nur_VI-140cab
		Nachdem die meisten PKW in wenigen Jahren selbsttätig und ohne Abstand einparken werden, können auf eine bislang für 115 PKW geeigneten Parkfläche dann sicherlich 200 PKW untergebracht werden, auch in mehreren Reihen hintereinander, weil die in zweiter und dritter Reihe stehenden Autos ausweichen können und auch kein seitlicher Abstand zum Ein- und Aussteigen zwischen geparkten Autos benötigt wird.	241.34	C35_gesicherte_Erschließung
		Um den zugehörigen Kfz.-Verkehr zu ermöglichen, wird eine völlig unbefriedigende Breite der Fußwegzuführung von 2,50 m in Kauf genommen (vgl. Seite 54 des Gutachtens), von der üblicherweise noch Lichtmasten und Verkehrsschilder und auf dem Gehweg abgestellte Gegenstände abzuziehen sind.	241.35	C35_gesicherte_Erschließung C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Vergleich zu den 574 zusätzlichen PKW-Stellplätzen sind die insgesamt 250 Fahrradstellplätze (S. 124) für alle Baufelder sehr spärlich bemessen, obwohl mit etwas mehr Rad-Fahrten als Kfz.-Fahrten gerechnet wird (S. 75), nämlich 1.100 Rad-Fahrten je Tag. Ein Bedarf von ca. 400 Fahrradstellplätzen nur für das Süd-Gebiet (Baufelder 6 und 7) wäre naheliegender.	241.36	C72_nur_VI-140cab
		Alternativen: a) Bei Wegfall der beiden Türme entfällt auch der Stellplatzbedarf.	241.37	C33_alternatives_Konzept
		b) Hilfsweise: Für das gesamte B-Plan-Gebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollte eine Festschreibung von maximal ca. 25 Kfz.-Stellplätzen erfolgen, die dann für Mobilitäts-Eingeschränkte und notwendigen Wirtschaftsverkehr (Lieferungen, Handwerker, warten Taxen und dergleichen) ausreichen. Damit wäre die Zielstellung verbunden, hier ein autofreies Element der Stadt zu schaffen, mit der Folge, dass sich hier Betriebe ansiedeln würden, für die eben dies in ihr Konzept passen würde. Es wäre wünschenswert, wenn dies später mit weiteren autofreien Bereichen zusammenwachsen kann.	241.38	C35_gesicherte_Erschließung
		c) Weiter hilfsweise: Die Stellplatzzahl würde laut Vorgabe im B-Plan auf mindestens 20, höchstens 115 festgeschrieben. Es wird zugleich ein Wert für die (sonstige) BGF festgeschrieben, der bei 20 Stellplätzen gelten würde. Hat der Bauherr den Wunsch, im Rahmen der Spanne zusätzliche Stellplatzflächen einzurichten, so reduziert die zusätzliche Stellplatzfläche im selben Umfang seine BGF (oberhalb des Geländeniveaus) für andere Nutzungen. Anders ausgedrückt, bei weniger als 115 Stellplätzen kann der Bauherr mehr BGF für andere Nutzflächen schaffen. Die Entscheidung darüber, in welchem Umfang eine planungsrechtlich zulässige Baumasse in Form von Stellplätzen oder in Form anderer Nutzungen geschaffen wird, wäre damit nicht mehr vorgegeben, sondern der freien wirtschaftlichen Entscheidung der Bauherr*en überlassen.	241.39	C35_gesicherte_Erschließung
		d) Der zusätzliche Platzbedarf raumluftechnischer Anlagen dadurch, dass durch bessere Wärmetauscher der Lüftung oder vergleichbare Maßnahmen ein geringerer Energiebedarf erreicht wird und damit auch insgesamt die rechtlichen Vorgaben übertroffen werden, im Gebäudekern sollte nicht auf die BGF angerechnet werden.	241.40	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		<u>Alternativen:</u> Ein Gebäude mit 24 Geschossen (nördlicher Planungsteil) kann ohne weiteres bei einer Geschoßhöhe von 2,80 m mit 67 m Gesamthöhe errichtet werden, das reicht für die gesetzlichen Erfordernisse aus. Lüftungsleitungen würden dann z.T. innerhalb der Regelhöhe der Räume an den Decken verlaufen oder in Wänden und Türstürzen. Sollen Lüftungsleitungen stets oberhalb der Regelhöhe von 2,50 m verlaufen, käme man bei 3 m Geschoßhöhe auf 72 m Gesamthöhe. Eine Geschoßhöhe von 3,75 m und 90 Meter Gesamthöhe ist natürlich für die Nutzer attraktiv, aber im Hinblick auf die beträchtlichen Verschattungsprobleme der Umgebung, die durch freistehende Türme ausgelöst würden, und der nachteiligen Wirkung aufs Stadtbild nicht hinzunehmen.	241.41	C72_nur_VI-140cab C28_städtebauliches Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die in den Bebauungsplänen festzulegenden höchstzulässigen Gebäudehöhen je Geschoss sollten jeweils um eine Viertel niedriger angegeben werden. Das gilt auch für die weniger hohen Türme. Die Höhe soll etwaige Technikgeschosse enthalten, die Technik kann u.a. im Gebäudekern untergebracht werden.		
		Die horizontalen Gebäudeabmessungen der Türme 1, 3 und 4 sollten jeweils im Mittel um ca. 20% in Ost-West-Richtung und um ca. 5% vergrößert werden. Turm 2 kann in beiden Richtungen ca. 10% wachsen. Im Vergleich zu anderen Bürohochhäusern wäre die Tiefe immer noch gering. Innenliegende Bereich werden ohnehin für Fahrstühle, Sanitärräume und möglichst auch Raumlufttechnik innerhalb der Regelgeschosse benötigt. Dies reicht dann aus, um den Großteil des Bauvolumens der wegfallenden Türme 6 und 7 auszugleichen bzw. zusätzlich herzustellen.	241.42	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		Der Turm 5 soll ebenfalls an dieser Stelle entfallen. Stattdessen sollte ein fünfter Turm (ggf. auch ein sechster) mit bis zu 20 Geschoßen im Bereich bis 100 m östlich der U2, südlich der Luckenwalder Straße und nordwestlich der Trebbiner Straße, errichtet werden. Diese Bereiche sind noch besser durch die Bahnen erschlossen. Es gibt einige Freiflächen, aber auch ein Abriss von Bestandsgebäuden wäre wirtschaftlich. Die Hochhäuser würden damit ihren Wandcharakter verlieren. Bei tiefstehender Sonne würden sie sich etwas mehr gegenseitig verschatten, was vorteilhaft ist, weil damit eine stärkere Verschattung der Umgebung vermieden würde. Städtebaulich wäre eine Konzentration von Punkthäusern ebenfalls besser als deren bandförmige, mauerartige Ausdehnung.	241.43	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		Für den vorliegenden Baubauungsplan gilt a. Vorzugsweise Verzicht auf die Gebäude 5 bis 7 und die damit verbundene Baumasse. Berlin braucht nicht zusätzliche Büroflächen, die dann mehr Arbeitsplätze anlocken und somit die Wohnungsknappheit (gerade in der Innenstadt) verschärfen und damit Kaufpreise und Mieten für Wohnungen erhöhen. Gerade die Zunahme des Home-Office-Nutzung wird auch künftig zu weniger Büroflächenbedarf im Verhältnis zum Wohnungsangebot führen.	241.44	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		b. Hilfsweise Ausgleich der Gebäude 5 bis 7 durch weitere Gebäude im Nahbereich der geplanten nördlichen Gebäude, sinnbildlich „zwei kürzere Mauern hintereinander statt einer langen Mauer“.	241.45	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		c. Weiter Hilfsweise Ausgleich durch größere Gebäudetiefe der Türme 1 bis 4 (vorzugsweise sollte die größere Gebäudetiefe der Reduzierung der Höhe dienen)	241.46	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		d. Weiter Hilfsweise, falls Bebauung,	241.47	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- sollten die beiden Baukörper um ca. 90 Grad gedreht werden, so dass ihr Ost-West-Ausdehnung größer ist als ihre Nord-Süd-Ausdehnung; ganz besonders der nördliche Baukörper. - Eine „spitze“ Ecke sollte abgeschnitten werden, das ergibt dann einen fünfeckigen Grundriss. Die Spitze verursacht unverhältnismäßig viel Verschattung und Barrierewirkung im Vergleich zur dort enthaltenen Nutzfläche. - Die Höhe sollte auf eine mittlere Geschosshöhe von max. 3 m und keine weiteren Aufbauten über den Vollgeschoss begrenzt werden. - Eine weitere Reduzierung der Höhe ist durch eine mäßig erhöhte Gebäudetiefe und Reduzierung der Stockwerkszahl bei gleicher BGF zu erreichen. - PKW-Stellplätze dürfen nicht anrechnungsfrei „zusätzlich“ errichtet werden, sondern es sollte - Entweder eine feste Obergrenze von 25 Stellplätzen gelten, oder - Dem Bauträger muss eine Wahl zwischen dem Bau von Stellplatzflächen und dem Bau anderer Nutzflächen (z.B. erhöhte BGF für Büroräume 1:1 zur Minderung der Garagenflächen unter das sonst zulässige, bezifferte Maximum) eingeräumt werden. - Die Zahl der nachzuweisenden Fahrradstellplätze ist deutlich zu erhöhen. Ein Teil davon sollte im Gebäudekern in den Normaletagen untergebracht werden. - Wenigstens die Hälfte der Gebäude sollte für Wohnnutzung reserviert werden. Dabei kann es sich u.a. um die jeweiligen Süd- und Westseiten handeln, das Besonnung und freier Ausblick auf Grünflächen für Wohnungen wichtiger ist als für Büros.		C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C83_unklareAussage C28_städtebauliches_Konzept C35_gesicherte Erschließung C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb C43_Forderung_Wohnen
		Bei den Blocks 3 und 4 des nördlichen Gebiets würde eine Drehung ebenfalls die Schattenbildung vermindern. Bei Block 5 reicht der Platz für eine Drehung vermutlich nicht aus, dieser sollte ohnehin entfallen. Ein weiteres Argument gegen Block 5 ist es, dass ein größerer Kurvenradius der U2 möglich blieben muss, der zu einer deutlichen Minderung der Lärmemissionen durch quietschende Räder und Schienen führen würde und etwas erhöhte Fahrgeschwindigkeiten erlauben würde. Der Block steht einer derartigen Verbesserung des Kurvenradius, der mittelfristig anzustreben wäre, genau im Weg.	241.48	C72_nur_VI-140cab
243	07.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan in der vorgelegten Form ab, da ich der Meinung bin, dass im Zentrum von Berlin, in der Nähe des Gleisdreieck Parks keine gewerblichen Flächen von Nöten sind, sondern wenn überhaupt Wohnflächen und oder Naherholungsraum, also eine Vergrößerung des Parks.	243.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
244	07.02.2021	Ich lebe seit so vielen Jahren am Gleisdreieck Park und ich liebe es, dass mitten im Zentrum so viel Natur erhalten ist! Ohne diese würden wir, die Menschen, die Tiere und alles was lebt, nicht existieren. Es ist unser aller Aufgabe den Schutz der Natur nach vorne zu bringen. Nicht alles sollte sich um Geld drehen, sondern um die Lebensqualität der Lebewesen zu fördern und zu erhalten. Berlin ist so besonders, weil es noch Freiflächen für die Menschen gibt. Das ist der ganze Reiz an dieser Stadt, In Pandemie-Zeiten wie dieser ist es wichtig das Menschen in Berlin die Möglichkeit haben etwas Natur genießen zu können. Mir persönlich ist es ein großes Anliegen mehr auf die soziale Zukunft der Gemeinschaft in ganz Berlin zu achten. Ich bitte Sie daher, die VertreterInnen, unserem Wunsch gerecht zu werden!!!	244.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C63_Park_Erhalt
245	07.02.2021	Als Anwohner und regelmäßiger Nutzer des Gleisdreieckparks wende ich mich mit aller Deutlichkeit gegen die vorliegende Planung! Ein solches Vorhaben ist umso verwunderlicher, als dass selbst in diesen Zeiten so wenig aus bisher gemachten städteplanerischen Fehlern gelernt wurde! Bitte machen Sie nicht ähnliche Fehler wie andere Bezirke in der Vergangenheit (Stichwort Media Spree, Humboldtforum, BER etc.)	245.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Mir ist wichtig, dass mein Einspruch nicht als reiner „Not in my backyard!“-Protest verstanden wird!	245.2	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Selbst das überzogene Bauvolumen von einer Geschossflächenzahl von mehr als 4,0, die deutliche Missachtung des Hochhausleitbildes der Senatsverwaltung, die Aufgabe des Parks als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz, all diese Faktoren wären im Zuge der Erschaffung von Wohnraum für mich noch hinnehmbar.	245.3	C48_GF/GFZ-Höhe C08_Hochhausleitbild C66_Park_Ausgleichsfläche
		Doch die vorgesehene rein gewerbliche Nutzung verstärkt alle ohnehin schon gerechtfertigten Argumente! Die für mich relevantesten anbei. Stadtgärten und Parks sollten eine gute Balance zwischen Ruheraum und Ort der Begegnung, des natürlichen sozialen Austauschs darstellen und damit letztendlich auch zur (sozialen) Gesundheit beitragen. Reine Gewerberäume, Hotels und Shops sorgen weder für das eine, noch für das andere!	245.4	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C63_Park_Erhalt
		Die letzten Jahre haben gezeigt, Berlin hat ein großes Problem bei langanhaltendem Starkregen: Die Bodenversiegelung durch den Bau, die fehlende Begrünung und das Wegfallen der Parkfläche	245.5	C63_Park_Erhalt C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		trägt zu diesem Problem bei. Das Wegbrechen von Bürgersteigen, die Überlastung des Abwassersystems, weitere Verschmutzung des Landwehrkanals und hohe Kosten sind die Folge.		C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Dieses Bauvorhaben wird weiter zur Verwahrlosung des Parks beitragen und stellt dazu keine nachhaltige stadtplanerische Lösung dar. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die Erhaltung von Parks und Grünflächen essentiell durch die Teilhabe der Anwohnerschaft sichergestellt wird. Eine Errichtung von reinen Gewerbeflächen steht dieser positiven Entwicklung diametral entgegen.	245.6	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Das letzte Jahr hat durch Corona gezeigt, der Bedarf an Büroflächen wird geringer, wohingegen der Bedarf an Wohn- und Grünflächen erheblich steigt! Wahrung und Erschaffung letzterer trägt im Gegensatz zu den hier geplanten Konsum- und Gewerbeflächen erheblich zur Gesundheit und Lebensqualität bei.	245.7	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Ich hoffe, dass Sie den Mut und das Rückgrat haben, diese starken Bedenken bezüglich der geplanten Vorhaben an die zuständigen Verantwortlichen zu übermitteln! Gerichtet an das zuständige Bezirksamt plädiere ich dafür, dass sich die Verantwortlichen für die Lebensqualität ihrer Wählerschaft statt für monetäre oder kurzfristige politische Interessen entscheiden und den Bau stoppen!	245.8	C79_Bezirkspolitik
246	07.02.2021	Ich halte mich sehr oft im Gleisdreieck-Park auf, der Park ist eine essentielle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze mit Sonne den ganzen Tag über. Ich wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege vehement Widerspruch dagegen ein.	246.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch in grotesker Weise zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	246.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist nicht zulässig.	246.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	246.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	246.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgern), ist nicht erfolgt. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	246.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	246.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
247	07.02.2021	Hiermit möchte ich meine Ablehnung des geplanten Bebauungsplanes im Gleispark Ost aus Umwelt- und Naturschutzgründen kundtun.	247.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
248	07.02.2021	Ich halte mich sehr oft im Gleisdreieck-Park auf, der Park ist eine essentielle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze mit Sonne den ganzen Tag über. Ich wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege vehement Widerspruch dagegen ein.	248.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch in grotesker Weise zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	248.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C28_städtebauliches_Konzept C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C22_Windkomfort
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist nicht zulässig.	248.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	248.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	248.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgern), ist nicht erfolgt. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	248.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	248.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
249	05.02.2021	An sich befürworte ich Ihr Vorhaben, das Areal zu beleben und zu verdichten, da es aktuell keinen großen städtebaulichen Nutzen hat und das Potenzial zur Entfaltung dessen in dieser sehr attraktiven Lage vorhanden ist. Dennoch habe ich einige Einwände und Kritikpunkte an dem ausgelegten Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd".	249.1	-
		▪ Nutzungsmischung: Ihr Vorhaben, in dem Gebiet ausschließlich Gewerbe anzusiedeln, sehe ich als problematisch und geht gegen progressive städtebauliche Leitbilder. Gerade im Hinblick auf	249.2	C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		das Gebiet am Potsdamer Platz, in dem eben das Fehlen einer solchen Mischung zu dem Scheitern der Quartiersbelebung geführt hat, sollte man die Lehren dieses vergangenen Bauvorhabens reflektieren und versuchen zu verbessern. Stattdessen wagen Sie hier den gleichen Fehler in unmittelbarer Nähe erneut zu begehen.		
		Wohnen: Einhergehend mit dem letzten Punkt, muss an dieser Stelle hervorgehoben werden, dass Sie mit Ihrem Bauvorhaben die Not nach Wohnraum in Berlin ignorieren. Das Gebiet um den Gleisdreieckpark ist eine attraktive Gegend für Bewohner*innen. Die Neubauten rund um den Park wurden positiv angenommen und dessen Erfolg spiegelt sich in dem lebhaften Ambiente im Park. Dementsprechend halte ich es für notwendig, in das Areal sozialverträgliche Wohnnutzungen miteinzubinden, nach der Idee der Berliner Mischung. Weiterhin gibt es einen steigenden Bedarf an Kindertagesstätten und anderen sozialen Einrichtungen, die in dem Gebiet ihren Platz finden sollten.	249.3	C43_Forderung_Wohnen C33_alternatives_Konzept
		Umwelt- und Klimaschutz: Ich habe Bedenken an ihrem ökologischen Konzept. Probleme der Versiegelung, Hitzebildung und Verlust an Biodiversität sollten Ihnen bekannt sein. Soweit einsehbar, gibt es aktuell noch kein überzeugendes Konzept, wie diese bekannten stadtoökologischen Problemlagen gelöst werden könnten. An dieser Stelle bin ich der Meinung, dass die verstärkte Einbindung von Expert*innen erforderlich ist und dass in Zusammenarbeit mit diesen ein detailliertes Konzept erarbeitet werden muss.	249.4	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna C59_nachhaltiges_Quartier
		Verkehrswende: Den Ausbau von ÖPNV befürworte ich für das Gebiet. Mit ihrer Fokussierung auf dieses Thema haben Sie jedoch andere zentrale Themen der Verkehrswende vernachlässigt. Der Gleisdreieck Park ist ein Hotspot für zu Fuß Gehende. Häufig kommt es zu Konflikten mit Radfahrer*innen, da für diese keine oder mangelhafte Radwege ausgewiesen werden, und dass obwohl der Radfernweg Berlin-Leipzig durch den Park führt. Dementsprechend muss die Fahrradinfrastruktur vor allem auch zum Schutz von Fußgänger*innen besser ausgebaut werden. Weiterhin ist es wichtig, genügend Parkmöglichkeiten für Fahrräder anzubieten sowie Sharing-Modelle einzubinden. Problematisch sehe ich in diesem Kontext den großflächigen Tiefgeschossausbau für den MIV im ganzen Gebiet. Die hier (nehme ich an) sehr hohen Baukosten wären im Hinblick auf die Verkehrswende besser in andere Vorhaben für Verkehrsmittel des Umweltverbundes investiert.	249.5	C39_Mobilitätswende C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb C35_gesicherte_Erschließung
		Partizipation: Meiner Erkenntnis nach kam es im Laufe der Projektentwicklung einzig zu Öffentlichen Beteiligungsverfahren nach BauGB. Im Anbetracht der vielen Interessen von Anwohner*innen und Parkbesucher*innen halte ich es für notwendig, tiefgründigere und kreativere Beteiligungsmethoden nach aktuellem Stand der Wissenschaft anzuwenden. Dazu gehören zum Beispiel Methoden wie das World-Café und Bürger*innen-Workshops.	249.6	C76_Beteiligungsmöglichkeit

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich hoffe Sie nehmen meine Einwände zur Kenntnis.		
250	07.02.2021	Ich halte mich sehr oft im Gleisdreieck-Park auf, der Park ist eine essentielle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze mit Sonne den ganzen Tag über. Ich wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege vehement Widerspruch dagegen ein.	250.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kennntisnahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch in grotesker Weise zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	250.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C22_Windkomfort
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist nicht zulässig.	250.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	250.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	250.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgern), ist nicht erfolgt. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	250.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	250.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
251	07.02.2021	Als Person, welche in Kreuzberg 61 einen zentralen Lebensmittelpunkt hat, lehne ich die vorgestellten Bebauungspläne entschieden ab. Ich bin in der Nähe des Gleisdreieck Parks aufgewachsen und habe die Entwicklung von einer brach liegenden Fläche, in der wir als Kinder ein bisschen Natur entdecken konnten, hin zu einem offenen Park, welcher von vielen Menschen genutzt werden kann, miterlebt.	251.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		In Anbetracht der aktuellen Probleme (Klimakrise, Gentrifizierung, Umweltverschmutzung) glaube ich nicht, dass eine Entwicklung, die mehr Büroräume auf Kosten einer für die Allgemeinheit zugänglicher Grünfläche entstehen lässt, in irgendeiner Weise tragbar oder wünschenswert ist.	251.2	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C09_Mehrwert
		Ich hoffe sehr, dass sie im Rahmen dieses Projektes die Wünsche und Bedürfnisse der Anwohnerinnen nicht ignorieren!	251.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
252	07.02.2021	Der Gleisdreieck-Park ist eine essentielle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze mit Sonne den ganzen Tag über. Ich wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege Widerspruch dagegen ein.	252.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	252.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C64_Park_optische_Einengung C22_Windkomfort
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist unzulässig.	252.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	252.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	252.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgerinnen und Bürgern), ist unterblieben. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	252.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	252.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
253	07.02.2021	Hiermit erhebe ich fristgemäß Einspruch zum o.g. Bebauungsplan VI-140cab, da dieser nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß § 2 bis § 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllt.	253.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
		Fehler bei der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB stellen einen Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB dar. Wesentliche Teile der Umweltprüfung sind fehlerhaft, da sie auf falschen Daten beruhen. Gemäß Umweltbericht ist <i>"zeitlicher Ausgangspunkt für die Betrachtung der Umweltauswirkungen (...) der Zustand zum Zeitpunkt der Einleitung des Bebauungsplans VI-140ca im Jahr 2015."</i> Weiter wird ausgeführt: <i>"Da sich das Plangebiet zum Zeitpunkt der Teilung gegenüber der Erhebung von 2015 nicht wesentlich geändert hat, ist die Bestandserfassung von 2015 noch als Abwägungsgrundlage geeignet."</i>	253.2	C11_Umweltbericht

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Bestandserfassung sollte somit zumindest den Bebauungsstand des Plangebiets von 2015 widerspiegeln. Dem ist nicht annähernd der Fall, siehe das (undatierte) Kartenmaterial zum klimaökologischen Gutachten (GEO-NET (2018a): Klimaökologisches Fachgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca) und das Gutachten zur Entwicklung der Windverhältnisse (GEO-NET (2018): Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort für das Projekt „Urbane Mitte am Gleisdreieck“). Die genannten Gutachten betreffen das Schutzgut Klima/Luft und die Auswirkungen des Vorhabens auf klimawirksame Strukturen, den Luftaustausch sowie die Folgen des Klimawandels. Die erfolgte Begründung des Umweltberichts ist somit hinsichtlich wesentlicher Punkte unvollständig. Dies stellt einen erheblichen Mangel im Abwägungsvorgang dar. Der vorliegende Fehler ist gemäß § 214 Abs. 1 Nr. 1 BauGB als beachtlich einzustufen.		C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Auch wenn dies für die Einstufung der Beachtlichkeit gemäß BauGB nicht zentral ist, ist dennoch festzustellen, dass das Abwägungsergebnis "nicht erheblich" ohne diesen Vorgangsfehler vermutlich anders ausgefallen wäre, was alleine schon durch folgenden Passus im Umweltbericht dokumentiert wird: <i>"Das Plangebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen. Die Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen sind zu sichern. Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt."</i> Der Bebauungsplan ist daher rechtlich nicht wirksam.	253.3	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich C59_nachhaltiges_Quartier
254	07.02.2021	Ich halte mich sehr oft im Gleisdreieck-Park auf, der Park ist eine essentielle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze mit Sonne den ganzen Tag über. Ich wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege vehement Widerspruch dagegen ein.	254.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch in grotesker Weise zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	254.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C27_Ziel_B-Plan

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C22_Windkomfort
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist nicht zulässig.	254.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	254.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	254.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgern), ist nicht erfolgt. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	254.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	254.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
255	07.02.2021	Das geplante Bauvorhaben sehe ich kritisch und schließe mich den bereits Protestierenden an. Auch ich bin gegen eine extreme Bebauung (Höhe und vorwiegend Büros, Verschattung, Versiegelung der Natur und mehr Kommerz) an diesem historischen Ort inmitten eines für die Anrainer wichtigen und bereits jetzt schon völlig überfüllten Parks.	255.1	C50_Gebäudehöhen C42_Büromarkt_Büroflächen C52_Verschattung C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C67_Park_Übernutzung
		Es zeichnet sich doch eine neue Perspektive im Arbeitsmarkt ab. Durch die Corona-Krise entstanden überall Homeoffice-Arbeitsplätze, die von den meisten Arbeitnehmern gern angenommen wurden und von ihnen auch gerne nach der Krise beibehalten werden wollen. Auch Arbeitsgeber und Politik befürworten diese Entwicklung, bei der Geld für überflüssige Büromieten eingespart werden kann. Schon jetzt stehen in Berlin sehr viele Büros leer und die Tendenz wird steigend sein. Das geplante Projekt ist dadurch umso widersinniger. Der einzige Grund für diese Bebauung dürfte nur die Schaffung von Wohnraum sein, der derzeit knapp ist. Aber dies ist nicht geplant.	255.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Ich lehne das Bauvorhaben, welches völlig überdimensioniert ist und sich nicht in die Umgebung einpasst ab und bitte Sie das Projekt nicht umzusetzen.	255.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
256	08.02.2021	Als regelmäßiger Nutzer des Gleisdreieckspark, möchte ich mit allen mir zur Verfügung stehenden rechtlichen und inhaltlichen Mitteln gegen die in diesem Bebauungsplan anvisierten Bauten protestieren und widersprechen.	256.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Die bisher schon auf einer Seite durch äußerst randnahe Bebauung offene Parkstruktur würde damit auch noch von der anderen Seite und weiter südlich, lt. Bebauungsplan mit extrem hohen und massiven Blockbauten direkt am Parkgelände endgültig in eine Schluchtstruktur mit entsprechenden ökologischen aber auch sozial-erholerischen Effekten gewandelt werden. Was vorher in der Weite auch des Sichtfeldes als naturnahes Parkgelände empfunden wird, würde zu begehbaren Grünflächen in einer Häuserschlucht gewandelt.	256.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Der eh schon stark frequentierte Park würde mit einer weiteren hohen Zahl Menschen aus den Hochbebauung überfüllt werden. Der Erholungseffekt würde maßgeblich geschmälert, die ökologischen Effekte (Winde, etc.) können sicherlich Fachleute besser beschreiben. Gerne würde ich über das weitere Verfahren informiert werden.	256.3	C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
257	03.02.2021	Für Berlin wäre es nützlich, anstatt Büros Wohnungen zu bauen. Ist eine Änderung möglich? Die Höhe der Gebäude ist vollkommen unbrauchbar.	257.1	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C50_Gebäudehöhen
258	Ohne Datum	Auf jeden Fall die Nutzung überdenken! Zu viel Büro und Kultur, zu wenig Wohnen. Warum?	258.1	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Höhe der Bebauung = zu hoch, niedriger bauen.		C43_Forderung_Wohnen C50_Gebäudehöhen
259	08.02.2021	Ich arbeite in der Nähe des Gleisdreieck-Park auf und ich finde, der Park ist eine tolle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze und mit viel Sonne am Tag. Damit das auch weiterhin so bleibt wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege vehement Widerspruch dagegen ein.	259.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch in grotesker Weise zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	259.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C22_Windkomfort
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist nicht zulässig.	259.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	259.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	259.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgern), ist nicht erfolgt. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	259.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	259.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
260	08.02.2021	Forderung nach Erhalt des Gleisdreieck Parks als ökologische und soziale Stadtlandschaft!	260.1	C63_Park_Erhalt
261	08.02.2021	Das Bau-Volumen der Hochhäuser und ihre enorme Höhe finde ich in jedem Fall überdimensioniert und überambitioniert. Die gigantischen, klotzigen Ausmaße der Architektur-Blöcke erdrücken/erschlagen den Park mit seinen schönen Grünflächen.	261.1	C28_städtebauliches_Konzept C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung
		Auch finde ich es unverantwortlich, nur Gewerbehochhäuser zu bauen. Eine Grünanlage sollte immer für Menschen zu Verfügung stehen, die dort wohnen, auch solchen, die eher Normalverdiener sind!	261.2	C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C83_unklareAussage C63_Park_Erhalt
262	08.02.2021	Es gehen sicher täglich viele höchst Sachkunde und paragraphenbestückte Stellungnahmen bei Ihnen ein. Ich will dies nicht alles referieren und dennoch meine großen Widersprüche als Anwohnerin bekunden.	262.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die aktuelle Situation gebietet grade zu einer Überprüfung des Bedarfs nach Gewerbeflächen in der City. Corona ist kein vorübergehendes Phänomen, sondern seine Präsenz in verschiedener Form bleibt erhalten und vor allem werden nachhaltige Veränderungen im Berufsleben, im Gewerbe, im Sport-, Spiel- und Freizeitbereich unsere Zukunft bestimmen.	262.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die Nutzung des Parks ist sehr wohl von der geplanten Bebauung betroffen. Aktuell ist die Auslastung des Parks winters wie sommers groß, selbst ohne Touristen konnten wir feststellen, wie regelrecht überfüllt oder positiv betrachtet: sehr gut angenommen die Flächen und Betätigungsmöglichkeiten sind. Die Wohnbebauung an den Rändern, speziell gegenüber der "Urbanen Mitte" ist noch gar nicht abgeschlossen. Viele Tausend Menschen gehören zur unmittelbaren Nachbarschaft und	262.3	C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		wohnen hier, weil Wohnen, Arbeiten und Freizeit sich hervorragend verzahnen, ohne dass man per Auto oder (häufig überlasteten Öffis) wegfahren muss.		
		Die geplante Bebauung "erschlägt" den Park: optisch, psychologisch, akustisch, klimatisch und von der Anzahl der Menschen, die dann temporär auch wieder Anrainer und Nutzer sind. Allen wissenschaftlichen Erkenntnissen über urbanes Wohnen und was dies menschenwürdig und zukunftsorientiert macht, würde mit dieser massiven Hochhausdichte widersprochen.	262.4	C64_Park_optische_Einen- gung C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsquali- tät C28_städtebauliches_Kon- zept C59_nachhaltiges_Quartier
		Ich fordere alle Beteiligten auf, sich der Tragweite veränderter Ausgangsbedingungen bewusst zu sein und dieses Projekt auf den letzten Metern zu stoppen! Die Hoffnung stirbt zuletzt...	262.5	C02_Ablehnung_Kenntnis- nahme
263	08.02.2021	Ich halte mich sehr oft im Gleisdreieck-Park auf, der Park ist eine essentielle Grün- und Freifläche für den Stadtraum, mit Aufenthaltsqualitäten, er bietet freie Verfügungsflächen, Raum für Betätigung, Spiel, Sport und Ruheplätze mit Sonne den ganzen Tag über. Ich wende mich gegen die vorgelegte Planungsabsicht und lege vehement Widerspruch dagegen ein.	263.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnis- nahme
		Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude übertritt das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort direkt an den Seitenlinien des Parks. Die oben genannten Qualitäten des Parks würden dadurch in grotesker Weise zerstört (u.a. durch Verschattung, optische Bedrängung, Winddüseneffekte).	263.2	C10_Städtebaulicher_Rah- menvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Kon- zept C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschat- tung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einen- gung C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch die umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima werden durch die Planung negiert, das ist nicht zulässig.	263.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Park wurde als „ökologische Ausgleichsfläche“ für die Bebauung am Potsdamer Platz und Leipziger Platz zugeordnet und entwickelt. Ausgleichsflächen dürfen nicht entwertet werden.	263.4	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Diesen Standort für Büroneubauten zu missbrauchen, ist falsch und widerspricht dem Planungsziel und dem städtischen Bedarf (denn 3/4 der neuen Geschossfläche soll für Büronutzungen vorgesehen sein). Der Bedarf an neuen Büroflächen sinkt, dazu geben aktuelle Studien der Immobilienbranche Auskunft. Was unsere Stadtgesellschaft wirklich braucht, ist erschwinglicher Wohnraum und größere Park- und Freianlagen im Nahbereich der Wohnquartiere. Beides wird mit der vorgelegten Planung nicht erreicht und damit missachtet.	263.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Das Hochhausleitbild der Senatsverwaltung mit Vorgaben für Hochhaus-Bauvorhaben in der Stadt wird bei der vorgesehenen Planung nicht angewendet. Warum? Die darin vorgeschriebene vorgezogene Beteiligung und Abstimmung (mit den Bürgern), ist nicht erfolgt. Auch der Widerspruch zum Leitbild aufgrund der gewerblichen Nutzung ist offensichtlich.	263.6	C08_Hochhausleitbild
		Mit meinen Bedenken zum vorgelegten Bebauungsplanentwurf fordere ich Sie auf, die Planung in ihren Grundzügen und Zielen so zu ändern, dass die von mir dargelegten Inhalte berücksichtigt werden.	263.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
264	08.02.2021	Ich bin gegen dieses Bauvorhaben. Es passt nicht zu dem Ort, der sich bis jetzt eigentlich gut entwickelt hat. Der Park hat sich gut etabliert und bildet einen Freiraum für Mensch und Natur. Der Park wurde bewusst im Einklang mit der Alten Nutzung bzw. deren Überreste und der Natur gestaltet. Die Menschen lieben diesen Ort, Familien fühlen sich wohl, Alt und Jung kommen zusammen. Durch das Vorhaben würde dieser wichtige Freiraum im Schöneberger Norden wegfallen und die Lebensqualität dadurch drastisch sinken.	264.1	C02_Ablehnung_Kennntisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität C81_Subjektiv
		Neben verglasten Hochhäusern kann man nicht gut entspannen, die Shoppingmeile passt nicht zu Hasen und Füchsen und die Investoren konnten auch mit dem „Kiezcafe“ nicht überzeugen. Ich persönlich möchte so ein großes Gewerbe- und Bürogebiet nicht direkt vor der Haustür.	264.2	C57_Fassadengestaltung C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich hoffe sehr, dass man bei der bisherigen Vision bleibt, aus dem Schöneberger Norden einen Lebensraum zu machen, in dem echte Menschen tatsächlich leben wollen.		
265	09.02.2021	Die bisher realisierten Bauprojekte um den Gleisdreieck Park nicht nur von einer atemberaubenden Hässlichkeit und ästhetischen Inkohärenz, dass man sich immer wieder fragt, was die Baubehörden überhaupt machen, wenn jeder baut wie er will ohne dass es einen ästhetischen Kanon à la Hobrechtplan gäbe. Nicht zu schweigen von der sozialen Verdrängung, die hier aktiv von dem Bezirk befeuert wird.	265.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C81_Subjektiv C79_Bezirkspolitik
		Die neu geplanten Wolkenkratzer setzte da noch eins drauf und lassen den Gleisdreieckpark zum Vorgarten der Reichen verkommen.	265.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept
		→ Die meisten sind nicht kategorisch gegen neue Bauprojekte aber bitte 1.) Städtisch oder von Staatlichen Bau-Genossenschaften 2.) Ästhetisch kohärent.	265.3	C33_alternatives_Konzept
		Beim Anblick dieser Bebauungspläne schlägt einem der eisige Wind des ungezügelter Raubtierkapitalismus entgegen, von einer Grünen Bezirksregierung hätte ich mir da mehr erhofft. Unterm Strich bleiben in der Wohnungs- und Baupolitik viele leere Worthülsen und unterm Tisch wird genau das Gegenteil gemacht.	265.4	C79_Bezirkspolitik
267	09.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd" VI-140-cab ab, erhebe hiermit fristgerecht Einspruch zum Bebauungsplan und schließe mich vollumfänglich der Argumentation und Begründung der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck E.V. an.	267.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es wird immer wieder von dem Erhalt von Kiezen gesprochen und die Notwendigkeit propagiert, ein Gleichgewicht zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Kultur zu garantieren. Diesem Postulat spricht dieser Bebauungsplan Hohn, da er neben den Argumenten der Arbeitsgemeinschaft Gleisdreieck, das Gewicht des Faktors Arbeit im Kiez massiv zu dessen Gunsten verschiebt, mittelfristig zu einer deutlichen Erhöhung der Wohnimmobilienpreise führen und damit den Verdrängungseffekt der hier wohnenden Bevölkerung einleiten wird.	267.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das können Sie doch nicht beabsichtigt haben und wollen! Daher fordere ich Sie mit Nachdruck auf, dafür zu sorgen, dass dieser Bebauungsplan nicht in die Tat umgesetzt werden kann.	267.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
268	10.02.2021	Kreuzberg ist bereits ein sehr hoch verdichteter Stadtteil mit relativ wenig Grünflächen. Der Gleisdreieckpark wurde daher von der Bevölkerung sehr gut angenommen und ist zeitweise über seine Kapazitätsgrenzen hin ausgelastet. Menschen brauchen die Möglichkeit, wohngebietsnah ins Grüne gehen zu können (nicht nur Corona-Zeiten).	268.1	C63_Park_Erhalt
		Zudem braucht Berlin Grünflächen und Frischluftschneisen zum Atmen und Kühlen des Stadtklimas. Eine weitere Versiegelung ist daher konterproduktiv.	268.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Von daher bin ich gegen diesen Bebauungsplan. Allenfalls die beiden nördlichen Gebäude (allerdings nur in einer der Umgebung angepassten Höhe) sollten daher für eine Bebauung in Betracht kommen.	268.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab
269	10.02.2021	Da kreiselt mir doch Frau Kressmann-Zschach im Kopf herum. Gibt es immer noch so viel Korruption im Bauamt? Wie viele Fußballfelder Bürofläche stehen nochmal in B. leer?	269.1	C81_SubjektivC42_Büromarkt_Büroflächen
270	11.02.2021	Mein Widerspruch gegen die geplanten Baumaßnahmen beruht auf der umweltfeindlichen und ökologisch abzulehnenden Verdichtung der städtischen Struktur. Wir Bürger brauchen naturnahe Areale um in dieser Stadt eine gesunde Lebensqualität zu wahren. Insbesondere in Hinsicht auf kommende Generationen.	270.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt
271	11.02.2021	Sie haben bereits viele fachkundige Stellungnahmen erhalten, die aufzeigen, dass die geplante Bebauung mit Hochhäusern in vielfacher Hinsicht völlig absurd ist und denen ich mich hier anschließe: Ökologisch, mikroklimatisch, verkehrstechnisch, das soziale Umfeld betreffen.	271.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend wird gemindert, damit hauptsächlich Büroräume geschaffen werden. Es gibt inzwischen Überlegungen, Büroflächen in Wohnungen umzuwandeln, da in Zukunft immer weniger Büros gebraucht werden.	271.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Es sollte hier eine behutsame Bebauung stattfinden, die zukunftsorientiert ist, d. h. klimagerecht und im Sinne der Menschen, die im Bezirk und in der Stadt leben und nicht im Sinne eines einzelnen Investors.	271.3	C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier
		Mit enttäuschten Grüßen, dass so ein "Projekt" in Friedrichshain-Kreuzberg überhaupt so weit kommen kann. (So entsteht Politikverdrossenheit)	271.4	C79_Bezirkspolitik
272	11.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan „Urbane Mitte Süd“ VI-140-cab ab, erhebe hiermit fristgerecht Einspruch zum Bebauungsplan und schließe mich vollumfänglich der Argumentation und Begründung der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck E.V. an. Dass sich Berlin immer weiter "entwickelt" und auch mal visionäre Bauprojekte und die Erschließung von Brachflächen in der Innenstadt notwendig sind, steht außer Frage. Aber zu diesem Projekt stellen sich sehr viele Fragen:	272.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Warum ist der Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn nicht mit Prio 1 zuerst gebaut worden? Selbst Kleinkinder lernen die Schuhe erst nach der Hose anzuziehen, sonst wird das ein sehr schwieriges Unterfangen. Es ist unverständlich, dass 30 (!) Jahre nach der Beendigung der Teilung Berlins immer noch keine richtigen Verkehrskonzepte für den Nahverkehr und für die Hauptstraßen umgesetzt werden/wurden, um Ost/West und Nord/Süd ordentlich zu verbinden. Alles was ich bisher gelesen habe sind Ausreden und der totale Ausverkauf an Investoren, sobald diese auch nur mit der Ecke eines Geldscheins wedeln.	272.2	C05_S21
		2. Die Hochhäuser, die auf der Seite der Investoren schön im Video gezeigt werden, sind etwas... wie soll man das sagen... Fehlplatziert und gehen am Bedarf der Stadt/der Einwohner vorbei! Jetzt in der Pandemie Zeit zeigt sich, dass das Arbeiten der Zukunft eben nicht in anonymen Bürotürmen, denen man dem schnöden Mammon mit Shoppingzeilen und NUR Büroflächen abspielen wird, sondern Homeoffice die Zukunft, auch in Berlin, sein wird.	272.3	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		3. Mit Erschrecken habe ich die Auswirkungen auf die Umgebung in Kenntnis genommen, die eine nachhaltige ökologische Verschlechterung (!) in Kauf nimmt, damit Kreuzberg weiterhin "Hip" und als Vorzeigestadtteil für die Machenschaften der Investoren herhalten kann. Umweltverträglichkeit/ Umweltschutz und zukunftsgerichteter Ausbau von Grünflächen und Erholungsräume: Es ist von grundsätzlicher Wichtigkeit diese Aspekte nicht dem Geld, den Investoren	272.4	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		und unqualifizierten (kommunal)Politikern zu überlassen, sondern mit Menschen, die sich mit Natur, Landschaftsnutzung und urbanen Naturbereichen auskennen zu hören und planen zu lassen und nicht die Grünbereiche/Parks einfach als Schmuck für Gewerbeimmobilien dienen lassen. Das Geschenk der Natur ist am Bröckeln, durch Versiegelung der Flächen und mit Hochhäusern werden nur ungünstige klimatische Bedingungen geschaffen, mit Windschneisen, die den Aufenthaltswert vermindern werden und von den steigenden Temperaturen in solchen hoch verdichteten Stadtlandschaften (siehe nebenan der ebenso "brutale" Potsdamer Platz mit dem Sony Center oder die "windigen" Straßen um den Bahnhof Zoo herum). Das kann man besser machen und muss man auch.		C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C59_nachhaltiges_Quartier C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C68_Park_Aufenthaltsqualität
		4. Die Ausschließliche Nutzung als Gewerberaum verwundert alle, die schon mal den Gleisdreieckpark mit Kind und Kegel mit dem Auto erreichen wollten: Wo sollen denn die Straßen hin, die die Gewerbe an den Verkehr anschließen? Soll dann alles mit E-Bikes und Drohnen herangeschafft/wieder verteilt werden? Es ist dort schon zur Zeit ein Kraftakt mit einem Fahrzeug zu rangieren.	272.5	C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung
		Mein Appell an die Stadtplaner im Rathaus Kreuzberg: Überdenken Sie die Bebauung, nehmen Sie die Bedenken und Befürchtungen der Anwohner ernst und erschaffen einen Stadtraum, in dem sich nicht Investoren und internationale Projektplaner (die schon Paris, London und NYC verschandelt haben), sondern die Bürger der Stadt Berlin wohl fühlen.	272.6	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
273	10.02.2021	Ich erbitte dringend eine Neuaufnahme des Planungsverfahrens.	273.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		IV.11.3 1.) Nutzer des Parks, aktuell 15 m ² pro Einwohner, nicht einbezogen die Ende 2021 in den neuen Gebäuden der Dennewitzstraße wohnenden Anwohner, die ca. 2030 zu erwartenden Bewohner des Holzhochhauses in der Schöneberger Str.! Nicht einbezogen die große Anzahl der Touristen! Der Park ist jetzt schon an den Wochenenden und im Sommer überfüllt.	273.2	C67_Park_Übernutzung
		III.1.1.4 2.) Nachhaltige Entwicklung sehe ich nicht gegeben, völlig übersehen soziale Einrichtungen Kinder, Alte, Behinderte	273.3	C59_nachhaltiges_Quartier C31_Nutzungskonzept
		II 1.1.7 3.) Türme. Die Türme verdecken das historisch gewachsene charakteristische Erscheinungsbild auf die denkmalgeschützten Bauten (Bahnhof, Kühlhaus etc.)	273.4	C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		4.) Ich schließe mich der Ablehnung des Projekts an (S. 246).	273.5	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Vor allem bei der Nutzung des Parks, der jetzt schon an die Grenze zum Verlust seiner Erholungs- und Freizeitqualität ist. Dass auch die in den geplanten Gebäuden arbeitenden Leute den Park nutzen werden ist doch absehbar! Wo bleibt der gesunde Menschenverstand?		
274	11.02.2021	Ich bin für den Erhalt der Parkflächen und gegen die Bebauung. Der Gleisdreieckpark ist essenziell zur Naherholung, da mit dem in der Nähe gelegenen Viktoriapark keine ausreichend große Alternative vorhanden ist. Andere Grünanlagen gibt es in unmittelbarer Nähe ja eh nicht.	274.1	C63_Park_Erhalt C26_Gesamtentwicklung
275	11.02.2021	Ich schließe mich dem Protest von [...] und vielen anderen an: Mit Entsetzen erfahre ich von Ihren Bebauungsplänen der sogenannten "Urbanen Mitte"! In einer Stadt, die derzeit ohnehin durch mannigfaltige Bauprojekte weiter versiegelt wird, soll jetzt das entstehen, was in Zeiten von sich ändernden Bedarfen von sehr zweifelhaftem Nutzen ist. Es gibt genug leerstehende Büro-Tower, Hotels und sonstige Verwaltungseinheiten. Corona hat gezeigt, dass das Arbeiten der Zukunft immer mehr im Home Office geschehen kann und auch wird.	275.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dazu braucht es nicht noch mehr versiegelte Flächen und gigantische Bauten, die einen gewaltigen Verbrauch an Ressourcen (Glas, Beton, Stahl etc. haben einen enormen Energieverbrauch, bedienen sich knapper werdender Ressourcen wie Sand etc.). In Zeiten, in denen wir über Klimawandel und -schutz nicht nur nachdenken, sondern dringend handeln müssen, ist das eine riesige Umweltsauerei.	275.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aus der superchicen Webseite zur "Urbanen Mitte" (https://urbane-mitte.de/about/) geht nicht hervor, ob überhaupt über baubiologische, klimaneutrale Bauweise nachgedacht wird. Wahrscheinlich nicht.	275.3	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Aber es geht hervor, dass sich zusätzlich 3000 MitarbeiterInnen dort aufhalten werden (und sich dann in den eh schon überfüllten Gleisdreieckpark ergießen werden.) Zudem kommt, dass in eine Stadt, in die jährlich 40.000 Menschen hinzuziehen, es nicht noch mehr versiegelte Flächen, für Wirtschaft, Kommerz und steigenden Verkehr braucht, sondern ausreichend Platz für die wachsende Bevölkerung in Form von unbebautem Erholungsraum, Grünflächen, Gelände für Spiel und Sport, Kultur und Natur. Das sind die Dinge, die hier gebraucht werden. Oder urbane Landwirtschaft.	275.4	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
		90 Meter hohe Türme! Und als Trostpreis gibt es eine Sporthalle, mit dem dieses Größenwahnsinnige Projekt uns Bürgern schmackhaft gemacht werden soll.	275.5	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen
		Die Straßen sind ohnehin schon zu voll, die Infrastruktur gibt das längst nicht mehr her. Wachsender Straßenverkehr ist die Folge eines solchen Projektes, und dass obwohl der Straßenverkehr eh schon aus allen Nähten platzt.	275.6	C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Gleisdreieckpark kann nicht auch noch die Flut von zukünftigen Büroangestellten verkraften. Der Park ist schon jetzt an seine Kapazitätsgrenzen angekommen, weil um den Park herum gewaltige Wohnprojekte entstanden sind.	275.7	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Dabei gilt der Park als Ausgleichfläche zum Potsdamer Platz und nicht für das, was jetzt schon in Massen hinzugebaut wurde und schon gar nicht für ein derartig monströses Projekt, wie die "Urbane Mitte".	275.8	C66_Park_Ausgleichsfläche C23_Eingriff_Ausgleich
		Wie heißt es so vollmundig auf der Webseite: "5.000 Radfahrer durchqueren täglich den Park am Gleisdreieck" (ja, und schon jetzt fühlen sich Fußgänger, Kinder und alte Menschen durch Radfahrer bedrängt, eine weitere Zunahme an Radverkehr verkraftet der Park nicht!) "9.000 Nachbarn blicken auf die Urbane Mitte Am Gleisdreieck" (Das sind 9000 Menschen, die sich die knappen Erholungsflächen mit zukünftig 3000 MitarbeiterInnen teilen müssen). "600.000 Menschen besuchen jeweils jährlich direkte Nachbarn der Urbanen Mitte" (Leute, ganz ehrlich: wir brauchen hier nicht noch mehr Menschen, noch mehr Trafik! Was wir hier jetzt schon brauchen ist schlichtweg mehr Luft zum Atmen!	275.9	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Sollte Ihr Projekt verwirklicht werden, sehe ich schwarz für die Lebensqualität sämtlicher Anwohner dort. (Bin selbst Anwohnerin).	275.10	C81_Subjektiv
		Die Aufheizung des Innenstadtbereiches wird voraussichtlich nicht nur in Kreuzberg zu spüren sein. Verschattung, ungünstige Veränderung der Windverhältnisse, Vogelschlag, geringere Sauerstoffbildung durch verringerte Grünflächen....	275.11	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C52_Verschattung C14_Artenschutz C63_Park_Erhalt
		und immer mehr Menschen, Menschen, Menschen, die über den Stadtteil herfallen, ihre Autos parken wollen, bzw. erwarten, dass entsprechende Infrastruktur, wie noch mehr Straßenbau hinzukommt....entsetzlich!	275.12	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wer hat uns BürgerInnen dazu befragt? Wir AnwohnerInnen sind diejenigen, die mit dieser Situation am Ende leben müssen. Architekten, Wirtschaftsbonzen und die Herrschaften der COPRO GmbH müssen nicht hier leben, sondern können ganz entspannt dorthin zurückziehen, wo mit Sicherheit so etwas niemals hingebaut wird. Wer sind die Investoren? Wer verdient daran? Wer plant so etwas, ohne uns Bürger mit einzubeziehen.? Und mit Einbeziehen erwarte ich nicht, lediglich die fertigen Pläne im Bezirksamt einsehen zu können. WAS SOLL DAS? Ganz ehrlich, verfehlt kann Stadtplanung nicht sein!	275.13	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
276	11.02.2021	Es entsteht kein Kerngebiet für BerlinerInnen, sondern eine Bürowüste bei aktuell hohem Leerstand. Die Arbeitswelt transformiert sich Jahren und aktuell stark durch COVID-19 beeinflusst. Es wird sicherlich immer eine Nachfrage nach Büroflächen geben, aber wieso werden diese nicht weiter am Stadtrand gebaut. Wie viele der ArbeitnehmerInnen wohnen im direkten Umfeld und pendeln nicht von den Randbezirken?	276.1	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C30_Versiegelung_Verdichtung
		Eine Aufforstung oder Begrünung der Fläche würde einen Mehrwert bringen.	276.2	C33_alternatives_Konzept
		Eine flachere Bebauung könnte man aus meiner Sicht eher vertreten als noch ein Bürohochhaus oder weitere Hotels.	276.3	C50_Gebäudehöhen C33_alternatives_Konzept
277	11.02.2021	Städtebaulich ein Desaster: "Die geplante Bebauung „erschlägt“ den Park: optisch, psychologisch, akustisch, klimatisch." Wer hat die Verantwortung dafür? Warum wurden die Anwohner nicht einbezogen in die Planung? Geht es nur noch um Profit?	277.1	C64_Park_optische_Einengung C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität C76_Beteiligungsmöglichkeit C79_Bezirkspolitik
278	11.02.2021	Zum Bebauungsplan möchte ich hiermit meinen Widerspruch erklären. Ich halte die geplante Bebauung in der Form für nicht notwendig, denn es gibt in Berlin bereits einen Leerstand von Büroräumen von über 30%. Eine Umwidmung der Büroräume in Wohnungen ist nicht möglich, weil der Nutzungsdruck auf den Gleisdreieckpark bereits jetzt überschritten ist. Bei einer Umwidmung in Wohnung würde daher sofort geklagt.	278.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Folgen der Bebauung wären u.a. eine weitere Beeinträchtigung des Parks, was dem notwendigen Schutz der biologischen Vielfalt abträglich wäre. Schon in normalen Zeiten, aber besonders jetzt zu Coronazeiten, fällt auf, wie wichtig Grünflächen für die Zufriedenheit dicht gedrängter Menschenmassen in Großstädten ist. Dies darf auf gar keinen Fall beeinträchtigt werden. Der Grünflächenanteil pro EW zeigt, dass das Verhältnis in Kreuzberg bereits jetzt unterschritten ist.	278.2	C13_Flora_Fauna C63_Park_Erhalt C67_Park_Übernutzung
		Daher: Wenn Bauvorhaben, dann um mindestens 30% kleiner.	278.3	C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
279	11.02.2021	Dieses Bauprojekt sollte verhindert werden, die Gleisdreieckanlage war und ist schon immer eine wichtige Lunge für dieses Areal. Für Menschen, für Tiere und die Natur, für die Stadt ist das Bauvorhaben nicht zu vertreten. Die einzigen Profiteure sind die Investoren, die Spekulanten. Es ist ungeheuerlich, dass dies weiterhin in Berlin stattfindet und die öffentlichen Parks für solche skrupellosen Investoren bereitgestellt werden sollen. Die Mieten der bisherigen AnwohnerInnen werden steigen, im schlimmsten Fall aus ihren Wohnungen vertrieben.	279.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Hier noch angeführte Argumente gegen das Bauvorhaben, aus einer Petition, die ich zu 100% unterschreiben kann: "Der vorgelegte Entwurf entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimaveränderungen.	279.2	C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C30_Versiegelung_Verdichtung C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier
		Warum ist das wichtig? Die mit dem Bauen des Gewerbe-Areals „Urbane Mitte“ einhergehende 100 % Bodenversiegelung, der Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer, die Verschärfung der Windverhältnisse, sowie das Bauen von Tiefgaragen - um nur einige Faktoren zu benennen - werden zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.	279.3	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C57_Fassadengestaltung C22_Windkomfort C35_gesicherte_Erschließung
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	279.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	279.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C09_Mehrwert
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards. Dies ist in ungewöhnlich deutlicher Form auch den diversen fachlichen Stellungnahmen zum B-Plan zu entnehmen.	279.6	C35_gesicherte_Erschließung
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	279.7	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Wir als Bürger von Berlin und Anwohner, deren langjährigem bürgerschaftlichen Engagement der Gleisdreieckspark zu großen Teilen seine Existenz verdankt, wünschen uns ein lebenswertes Berlin als Stadt der Zukunft und eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können."	279.8	C59_nachhaltiges_Quartier
280	11.02.2021	Ich bin gegen die Bebauung in der geplanten Form. Ich glaube, dass das Projekt dem Sinn des Gleisdreieck-Parks diametral entgegensteht. Wurde nicht der Park als Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platzes angelegt? Welchen Sinn macht es dann, am Park einen zweiten Potsdamer Platz zu errichten?	280.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C66_Park_Ausgleichsfläche

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Und ganz ohne Wohnen, das verstehe ich auch nicht. Mittlerweile gibt es viele Wohnungen am Park, die auch vom U-Bahn-Lärm betroffen sind. Es können doch auch Wohnungen nahe des Bahnhofs sein, oder in den oberen Geschossen. Die Privatinteressen eines Investors stehen meiner Meinung nach dem Prinzip des Gemeinwohls entgegen.	280.2	C43_Forderung_Wohnen C71_Abwägung_privat/öffentlich
281	11.02.2021	Ich wende gegen die geplante Bebauung am Gleisdreieckspark ein, dass ich als Anwohnerin insbesondere im Sommer größerer Erhitzung und einem geringeren Luftdurchfluss, also einem schlechteren Stadtklima in einer sowieso schon belasteten Gegend ausgeliefert bin. Einzelne kosmetische Eingriffe lösen das Problem nicht. Ich bin gegen die geplante Bebauung und für neue Überlegungen offen.	281.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Begründung: Durch die geplante, völlig übertriebene Bebauung nehmen Versiegelung und entsprechend Abbau von Grünflächen zu. Das bedeutet in der Mitte Berlins im Sommer noch höhere Temperaturen und für mich als älterer Mensch hohe Belastungen bis hin zu körperlichen Beschwerden. Ich denke, auch die Mitte von Berlin sollte lebenswert bleiben und (noch) werden.	281.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C63_Park_Erhalt C59_nachhaltiges_Quartier
		Hätten vor Jahrzehnten nicht mutige Menschen gegen die geplante Autobahn quer durch die Stadt auf heutigem Gleisdreiecksparkgebiet gekämpft, könnten jetzt nicht ganze Schulklassen ihn morgens als Erholungsgebiet nutzen. Und der Park würde auch jetzt nicht als Ersatzgrün für die geplante Bebauung dienen können.	281.3	C26_Gesamtentwicklung C23_Eingriff_Ausgleich
282	11.02.2021	Ich finde es eine Frechheit, dass überhaupt in Erwägung gezogen wird, dass Gewerberäume gebaut werden! Die Stadt braucht bekanntlichmaßen BEZAHLBAREN WOHNRAUM!! Warum werden für Gewerbe nicht erstmal der Leerstand genutzt, der sich eh schon in der Stadt befindet... selbst an der Nostitzstr Ecke Gneisenastr wird ein -unnötig - ganzes Gebäude für Gewerbe hochgezogen, warum?!	282.1	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Dann braucht die Politik auch nicht so zu tun, als ob sie sich irgendwie für den Wohnraum einsetzen würde... einfach nur enttäuschend!!! Man kann nichts mehr glauben! Berlin braucht Grünflächen und bezahlbaren Wohnraum!	282.2	C79_Bezirkspolitik C63_Park_Erhalt
283	11.02.2021	Ich bin seit über 35 Jahren Anwohnerin im Kiez und habe es begrüßt, dass neben dem überfüllten Viktoria-Park ein so schöner Park mit angemessener Randbebauung in den letzten Jahren entstanden ist, der täglich intensiv genutzt wird und wirklich eine große Bereicherung ist.	283.1	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich habe die gutachterliche Stellungnahme eines Stadtplaners gelesen, dass und warum die Ausweisung als "Kerngebiet" rechtlich verfehlt ist, was mich sehr überzeugt hat.	283.2	C41_Kerngebiet
		Auch unabhängig davon, dass die Planung schon optisch ein Fremdkörper ist, ist auch die Nutzung zu gewerblichen Zwecken meines Erachtens verfehlt. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, den die Pandemie deutlich macht, dass Gewerberaum im Überfluss in Berlin vorhanden ist, wie der Leerstand von Gewerberaum deutlich macht. Und vorzugsweise sollten nutzbare Flächen doch eher dem so dringend benötigten Wohnraum zugeführt werden.	283.3	C28_städtebauliches_Konzept C29_Einbindung C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Ich halte die Planung städteplanerisch für völlig verfehlt, möglicherweise auch rechtlich unter falschen Voraussetzungen (Kerngebiet) in die Planung gegeben. Ich wende mich entschieden gegen eine solche Planung und bin mir sicher, dass die Anwohner/Innen im Kiez das mehrheitlich genauso sehen, insbesondere Familien mit Kindern, die es doch im Kiez zu halten gilt. Das Durchschnittsalter im Kiez hat sich erfreulich verjüngt in den letzten 10 Jahren nach meinem Eindruck. Gehen Sie am Wochenende in den Park, dann können Sie realisieren, wie groß die Bedeutung dieses gerade erst geschaffenen Parks schon in dieser kurzen Zeit gerade für diese Familien geworden ist.	283.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Bitte nehmen Sie daher die Bedenken derjenigen, die hier im Umfeld wohnen, ernst und fangen Sie an, unter ehrlicheren Vorzeichen diese Planung mit uns zu diskutieren. Vielen Dank!	283.5	C76_Beteiligungsmöglichkeit
284	11.02.2021	Meine Frau und ich sind sehr viel unterwegs in unserem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und genießen es sehr, in der urbanen Umgebung zumindest den ein oder anderen Park und oder Grünflächen zu finden. insbesondere der Park am Gleisdreieck liegt uns sehr am Herzen.	284.1	-
		Selbst wenn die Kassen der Stadt sich über große Investitionen freuen, können wir uns nicht im Geringsten erklären, wie ein solch entrücktes Riesenprojekt als positiv betrachtet werden kann. Derart monströse Bürotürme in oder an einen Park zu setzen, der einzigartig ist und sehr sehr sehr viele Berliner täglich aufatmen lässt, ist einfach nur absurd. Das bisschen Himmel, das man zu sehen bekommt, komplett zu verbauen, halten wir für einen großen Fehler.	284.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C09_Mehrwert C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		Bitte bedenken sie den vielfachen Widerspruch gegen die Baupläne und richten sie sich nicht ausschließlich nach den Interessen der Großinvestoren. Insbesondere im Licht der derzeitigen Gesundheitskrise wird es in Zukunft noch wichtiger, Rückzugsräume und ein gutes soziales Klima innerhalb der Stadtgrenzen zu schaffen - und nicht, es zu verringern.	284.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ab demnächst werden ohnehin sehr viel mehr Menschen von zu Hause arbeiten, als dass sie tagtäglich im Büro ihren Tätigkeiten nachgehen.	284.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
285	11.02.2021	Eine Überschreitung der Berliner Traufhöhe entspricht nicht den angrenzenden Gebieten in Richtung Kreuzberg. Die Hochhäuser führen zu einer unzumutbaren Verschattung des Geländes des Technikmuseums, das dessen historischen Charakter zerstört.	285.1	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung C53_Verschattung_Technikmuseum
		Die Dichte von bis zu einer GFZ von 4,1 (bzw. bis zu 5,1) entspricht nicht dem städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005, der auf 3,5 zielte.	285.2	C48_GF/GFZ-Höhe
		Damit gibt sich eine zusätzliche Belastung des angrenzenden Parks durch fehlende Freiflächen auf dem Bebauungsgelände. Besonders im Sommer ist ein erhöhter Druck auf den angrenzenden Park durch Mittagspausen der auf dem Gelände geplanten Büros zu erwarten.	285.3	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Damit wird eine Gemeinfläche unzulässig in eine privatrechtliche Bebauung mit einbezogen, die auf dem Gelände selbst für genügen Verweilflächen sorgen sollte.	285.4	C83_unklareAussage
286	11.02.2021	Der Bebauungsplan scheint mir so aus der Welt gefallen zu sein wie die Vorstellung, eine Seuche wäre in der heutigen Welt nicht mehr möglich. Wir brauchen mehr Luft zum Atmen, größere Abstände und einen Himmel, der nicht durch einfallsslose Hochhäuser parzelliert wird. Beenden Sie die Planung von gestern und orientieren Sie sich an zeitgemäßen Ideen, die Pandemien und Klimaveränderung mitdenken.	286.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C59_nachhaltiges_Quartier
287	11.02.2021	Unsägliches, völlig überdimensioniertes Projekt, das sich in keinster Weise nach dem Bedarf der Stadtbewohner richtet. Wenn überhaupt gebaut wird, dann bitteschön bezahlbare Wohnungen und Räume für lokales Klein-gewerbe.	287.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
		Hier tanzt die Politik wieder nach der Pfeife der "Großinvestoren" - anstatt im Sinne der Menschen zu agieren, die Berlin bewohnen.	287.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan
		Über die Klimakrise hat auch niemand nachgedacht bei der Planung. Und ach ja, Corona. braucht es da immer noch mehr Büroräume???	287.3	C59_nachhaltiges_Quartier C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Sowas von vorgestern.		
288	11.02.2021	Hiermit erhebe ich fristgemäß Einspruch zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Ich beziehe mich auf §1, Absatz 5 des Baugesetzbuchs: <i>„Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozial gerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten.“</i> Der Bebauungsplan VI-140cab wird diesem Anspruch in keiner Weise gerecht!	288.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich
		1. Beginnen wir mit den sozialen Anforderungen: Seit über 10 Jahren ist ein Mangel an Wohnraum in Berlin zu beklagen. Der Berliner Senat ist bisher an seinen eigenen Ansprüchen gescheitert, den Wohnungsbau in Berlin dem Bedarf anzupassen. Dies hat selbst der Senator für Stadtentwicklung, Herr Scheel, in einem Interview in der Berliner Abendschau Anfang Februar 2021 zugegeben und zugesagt, den Wohnungsbau voranzutreiben und zu fördern. Die beabsichtigte Bebauung „Urbane Mitte“ wird somit den sozialen Anforderungen / Bedarfe, die im Land Berlin vorherrschen, nicht gerecht.	288.2	C43_Forderung_Wohnen
		2. Wirtschaftliche Anforderungen: Es sollen lediglich Gewerbeflächen, insbesondere Büroflächen gebaut werden, dabei liegen keinerlei Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport und Freizeiteinrichtungsbedarf vor. Der Leerstand an Büroflächen in Berlin beträgt zurzeit ca. 3 % und es ist zu befürchten, dass sich der Leerstand durch Umwälzungen in der Arbeitswelt (Homeoffice) noch erhöht. Investoren gehen dazu über, ehemalige Büroflächen in Wohnungen umzugestalten. Die Wirtschaftlichkeit der beabsichtigten Bebauung „Urbane Mitte“ ist dadurch in höchstem Maße infrage gestellt. Es ist höchst problematisch Leerstand an dieser Stelle zu produzieren.	288.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Außerdem wäre diese Gegend nachts durch seine Ödnis ein „Angstraum“. Sollte versucht werden dem mit einer Freizeitnutzung (Bars, Discos, usw.) zu begegnen, so besteht die Gefahr, dass sich auch Drogenumsatzplätze und Kriminalität – insbesondere im nahen Park – etablieren. Ein „Görli“ sollte für Kreuzberg genug sein!	288.4	C32_Unbelebt C72_nur_VI-140cab C45_Vergnügungsstätten C69_Drogen_Kriminalität
		3. Die umweltschützenden Anforderungen sind gar nicht zu erkennen. Die Durchlüftung, die der Park garantiert, wird durch die massiven Baukörper behindert. Die Verschattung durch die hohen Gebäude ist immens. Der Erwärmung des Stadtklimas wird Vorschub geleistet. Die Versiegelung des Bodens ist gewaltig. Den Tieren, die sich zum Glück im Park angesiedelt haben wird weiter Rückzugsraum entzogen. Unter Umweltgesichtspunkten ist die beabsichtigten Bebauung „Urbane Mitte“ eine Katastrophe.	288.5	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C17_Versiegelungsgrad C63_Park_Erhalt C13_Flora_Fauna
		4. Fazit: Es besteht wohl ein Vertrag zwischen der Vermarktungsgesellschaft „Vivico“ und dem Senat von Berlin, bzw. dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, der nicht ignoriert werden kann. Aber es muss möglich sein, Auflagen zu erteilen. M.E. müssen folgende Auflagen erteilt werden: 1. Mindestens die Hälfte der Bruttogesamtfläche muss als Wohnungen ausgeführt werden. 2. Die Höhe der Gebäude muss reduziert werden. 3. Maßnahmen zur Begrenzung des PKW-Verkehrs müssen ergriffen werden. 4. Die Anzahl von „Vergnügungsbetrieben“, wie reine Barbetriebe und Discos, muss beschränkt werden. 5. Es müssen ausreichend öffentlich zugängliche Toiletten (also auch für „reine“ Parkbesucher) geschaffen werden. Ich hoffe und bitte, dass diese Überlegungen / Einwände in die weitere Planung Eingang finden!	288.6	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C26_Gesamtentwicklung C43_Forderung_Wohnen C50_Gebäudehöhen C39_Mobilitätswende C45_Vergnügungsstätten C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
289	12.02.2021	Ich bitte Sie, das Bauvorhaben einzustellen, wenn es hauptsächlich einer gewerblichen Nutzung dienen soll. Berlin braucht nicht noch eine Shopping- und leblose Büro-Meile, sondern bezahlbaren Wohnraum und bezahlbare Flächen für soziale Träger und Projekte.	289.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C09_Mehrwert
		Darüber hinaus sollte im Bebauungsplan die allgemeingeltende Traufhöhe in Berlin eingehalten werden.	289.2	C50_Gebäudehöhen
290	12.02.2021	Ich bin als Anwohnerin empört über die Bebauungsabsichten am Park Gleisdreieck.	290.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Wir Anwohner haben uns für die Parkanlage engagiert, gegen die ursprüngliche Planung einer Verlängerung der Stadtautobahn. Die zunehmende Randbebauung an allen Enden des Parks und die nun geplanten Hochhäuser entsprechen nicht der ursprünglichen Planung mit den Anliegern.	290.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C28_städtebauliches_Konzept
		Zudem widersprechen sie ökologischen und städtebaulichen Anforderungen an eine urbane Stadt. Die gesamte Baumasse, die Höhe der Häuser und die Kommerzialisierung mit gehobenen Niveau widerspricht dem Milieuschutz, den ursprünglichen Plänen, dem Erhalt eines einmaligen ökologischen Biotops in der Stadtmitte.	290.3	C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C63_Park_Erhalt
		Hier wird mutwillig zerstört im Dienst von Investoren.	290.4	C27_Ziel_B-Plan
		Zudem wird durch diese Praxis den Mieterhöhungen und Umwandlungen in Eigentumswohnungen und damit der Vertreibung der Anwohner die Grundlage geschaffen. Als Anwohnerin seit 40 Jahren werde ich wohl meine Wohnung verlassen müssen.	290.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die baulichen Pläne dienen NICHT der Bevölkerung, sondern kommerziellen Interessen. Dabei ist doch offensichtlich, dass dieses Konzept zum Scheitern verurteilt ist. Dies kann man an der Trostlosigkeit des Potsdamer Platzes, der Leere der Potsdamer Arkaden studieren. Die Zeit der Pandemie und deren Folgen auch für Einzelhandel, Kultur und die sozialen Bedürftigkeiten widersprechen einer "aufgeblasenen, überteuerten" und städtebaulich zerstörerischen Planung, die an den Bedürfnissen der Berliner Bevölkerung vorbei geht.	290.6	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C32_Unbelebt C71_Abwägung_privat/öffentlich
291	11.02.2021	Ich finde Bürgerbeteiligung sehr sinnvoll und „demokratisch“. Ich stelle aber immer wieder fest, dass die Unterlagen und Fakten viel zu komplex (!) sind, um einem Mitbürger eine Mitarbeit (Mitdenken) zu ermöglichen. Oft liegen die wahren Probleme und Details im Verborgenen der für Laien und undurchdringlichen Papier- und Paragraphenmenge. Heute gibt es doch sogar schon „einfache Sprache“, damit jeder z.B. Museumsbesucher die Kommentare verstehen kann. Hier ist das Gegenteil der Fall. Wäre es nicht möglich, dass es ein Extrakt gibt, das für Laien verständlich und verdaubar auf den Punkt gebracht wird? Ich fände es toll, wenn mehr Bürger wahrhaftig Zugang und Mitsprachemöglichkeiten hätten. Diese Unterlagen sind nur für Fachleute gemacht und selbst die sind sich nicht immer über die Auswirkungen der Beschlüsse bewusst, was ich aus jahrelanger Mitarbeit in einem Gestaltungsbeirat und als Architekt auch in städtebaulichen Belangen weiß. Der Vorsatz ist lobenswert, die Richtung richtig, aber alles muss noch viel näher am Bürger sein. Alles wird immer komplexer und komplizierter, also bitte vereinfachen und verdeutlichen. Einfache Sprache, verständliche Vorgaben! Vielen Dank und viel Erfolg. Ein sehr interessierter und fachlich versierter Bürger, aber auch hier nicht urteilsfähig wegen der Sachlagenfülle!	291.1	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		PS: Im Tagesspiegel war schon eine Architektenvisualisierung eines Turmes zu sehen! Warum nicht hier? Sind die Planungen schon viel weiter und quasi intern beschlossen?	291.2	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
292	12.02.2021	Ich nehme eindeutig gegen den genannten B-Plan Stellung, da die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet, mit Verschattung von Park und Gebäuden, erhöhten Windgeschwindigkeiten, massiver Flächenversiegelung und mehr Verkehr ausschließlich negative Auswirkungen hat auf ▪ die Lage im Stadt- und Landschaftsraum ▪ die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen ▪ alle vorhandenen Nutzungen.	292.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C17_Versiegelungsgrad C34_zusätzlicher_Verkehr C09_Mehrwert
		Drüber hinaus ▪ entspricht der vorgelegte Entwurf mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards ▪ wird durch die geplante Ausweisung als Kerngebiet in unzulässiger Weise privater Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen begünstigt Ich bitte um Ihre Stellungnahme.	292.2	C35_gesicherte_Erschließung C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich
293	12.02.2021	Da ich mich als Bewohner am Gleisdreieck-Park das Projekt Urbane Mitte unmittelbar betrifft, habe ich mich darüber in 2 Informationsveranstaltungen des Bezirksamtes informiert.	293.1	-
		In der Veranstaltung vom 5. Nov. 2019 wurde das Thema Individualverkehr thematisiert. In Beiträgen aus dem Büro Dr. Vogel wurde eine Analyse vorgestellt und daraus abgeleitet, dass die Zufahrt zu den geplanten Neubauten über Landwehrkanal und Schöniewalderstr. vollauf genügten. Die Analyse war inkonsistent und die Schlussfolgerung offensichtlich falsch. Das Problem ist nach dem damals vorgetragenen Planungsstand ungelöst und auch kaum zu lösen ohne neue umfangreiche und teure Verkehrswege einzurichten; denn die Straße am Landwehrkanal	293.2	C72_nur_VI-140cab C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		ist schon jetzt überlastet und die Schönewalderstr. kann nicht ausgebaut werden, ohne den Fußgänger - und Radverkehr drastisch einzuschränken.		
		Ich bitte Sie die geplanten Bauten zu stoppen, denn sie werden zu einem Verkehrschaos führen.	293.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
294	12.02.2021	Ich bin 25 Jahr alt, in Berlin geboren und studiere Architektur an der Beuth. Ich halte den vorgesehen Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" für NICHT zukunftsorientiert. Die anliegende Parkfläche dient vor allem als Sport- und Freizeitraum und Fahrraddurchwegung für die Bewohner der Stadt.	294.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Ich begrüße die Planung von Tanz und Vergnügungsstätten, jedoch nicht in neu gebauten Büroanlagen - eher in alten Bahnhöfen, Kirchen oder Industriegebäuden.	294.2	C31_Nutzungskonzept C45_Vergnügungsstätten
		Zudem hat das Gleisdreieck bahngeschichtlich eine hohe Bedeutung und sollte nicht durch langweilige Bürostrips besudelt werden - dann fühlt sich dort niemand wohl.	294.3	C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Ich würde eine interessante Planung mit Einbezug der umliegenden Natur eher begrüßen.	294.4	C76_Beteiligungsmöglichkeit
295	12.02.2021	Ich bin dagegen, dass immer mehr Erholungsgebiete, die offensichtlich gut genutzt werden, verschwinden und zugebaut werden.	295.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
296	12.02.2021	Wohnen zulassen! Wir sind der Ansicht, dass an der Ostseite der Gebäude in MK VII und eventuell auch an der Ostseite von MK VI, die auf den Stadtwald der Bahnbrachen und des Technikmuseums hin orientiert sind, entgegen der gewünschten Festlegung im Entwurf des B-Plans Wohnnutzung durchaus möglich, erlaubt und angeraten sein sollte.	296.1	C43_Forderung_Wohnen
		Begründungen: Folgerungen aus dem Schallgutachten deuten bereits an, dass an der SO- Fassade von Turm 6 in MK VI und an der Ostfassade von Turm 7 in MK VII auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könnte (§ 3.11.5.1, S. 188, vgl. auch § 3.11.1, S. 180-182 und Abb. 21 auf S. 182), da die Lärmimmissionswerte auch nachts unter 55 dB (A) liegen. Vermutlich liegen sie sogar deutlich darunter, da das Wäldchen des Museums und der Ostpark angrenzen. Dagegen wird behauptet, „[...] die schalltechnische Untersuchung [...] empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss von Wohnnutzung“ (S. 121, § 3.1.1.4). Das vorgelegte Schallgutachten geht aber auf eine mögliche Wohnnutzung überhaupt nicht ein, hat sie deshalb auch nicht ausgeschlossen!	296.2	C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Gutachten wurde offensichtlich unter der Prämisse der ausschließlich gewerblichen Nutzung der Gebäude erstellt. Die abschließende schalltechnische Beurteilung einer Wohnnutzung müsste also erst noch erfolgen.		
		Die vergleichbare Situation im Bereich der Büroflächen am Potsdamer Platz zeigt, dass es städtebaulich wünschenswert ist, in gewissem Umfang Wohnfunktionen zusätzlich zuzulassen, damit diese Bereiche nachts nicht völlig unbelebt sind. Gerade im Herzen des Gleisdreieckparks sollte man es nicht zu einer nächtlich toten Zone kommen lassen.	296.3	C32_Unbelebt
		Ist die Änderung des Bauflächentyps in Kerngebiet und die hohe Bebauungsdichte vertretbar? Die Einschränkung der Nutzung für Wohnen ergibt sich aus der Umwandlung des Bauflächentyps von Mischfläche 2, wie es im Flächennutzungsplan ausgewiesen ist, in eine Kerngebietsfläche. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, muss das nicht zwingend vorgenommen werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert hat: Der zukünftige Bedarf an Flächen für Büronutzung ist zumindest zweifelhaft, der Bedarf an Wohnungen aber evident. Deshalb sollte aus stadtentwicklungspolitischer Sicht die Schaffung von Wohnraum zumindest in der Urbanen Mitte Süd Vorrang erhalten, soweit es unter dem Gesichtspunkt gesunder Wohnverhältnisse vertretbar ist. Das bedeutet, auf die Ausweisung der Fläche als Kerngebiet zu verzichten, wenn Wohnungen aus Gründen des Lärmschutzes möglich sind.	296.4	C40_FNP_Entwickelbarkeit C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die Fläche liegt für ein Kerngebiet bei einer Geschossflächenzahl von 3,0. Dessen ungeachtet wurde im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 eine GFZ von 3,5 festgelegt. In der vorgesehenen Festsetzung des B-Plans würde sich eine deutlich höhere Baudichte ergeben, je nach Berechnungsmethode 4,1 oder 5,1. Begründet wird diese Bebauungsdichte u.a. mit dem Nutzungskonzept. Wenn aber die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entspricht, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter. Auf anderen Teilflächen, die in diesem Vertrag geregelt sind, wurde dieses Maß der Baudichte nicht wahrgenommen.	296.5	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Hier am Rande des Parks auf dem Gleisdreieck führt die hohe Baudichte zu massiven Baukörpern, die den Park erdrücken, zu Schattenwurf und belastenden Windverhältnissen führen.	296.6	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Die Errichtung von Solaranlagen verpflichtend machen	296.7	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Entwurf des B-Plans wird lediglich festgelegt, dass Solaranlagen auf den Dächern zulässig sein sollen. Dieser Tage wurde im Senat von Berlin der Entwurf für das „Solargesetz Berlin“ behandelt, mit dem ab 2023 eine Solarpflicht auf Dächern eingeführt werden soll. In Vorgriff darauf sollte die Verpflichtung dazu bereits im B-Plan festgelegt werden. Ohne diese Festlegung könnte bei Erteilung einer Baugenehmigung vor 2023 der Investor möglicherweise auf die Solaranlagen verzichten. In der Begründung zum B-Plan wird bereits aufgeführt, dass „es vielfältige Vorstellungen für die Nutzung der Dachflächen gibt“, die möglicherweise später eine Installation von Solaranlagen nicht opportun erscheinen lassen oder verhindern könnten.		C60_Solaranlagen
		Mehr Dachbegrünung! Die Gestaltungsfestsetzungen geben vor, dass die Dachflächen als Flachdächer auszubilden sind (§ 10.1). Zusätzlich wird festgesetzt, dass „mindestens 15% der gesamten Dachfläche pro Kerngebiet zu begrünen sind“ (§ 9.4). Das Begrünungspotential wird damit bei weitem nicht ausgeschöpft. Wir fordern, diese Vorgabe zusammen mit den Flächen für Solaranlagen auf mindestens 50% zu erhöhen. Begründung: Dachbegrünung verbessert das Lokalklima und reduziert und verlangsamt den Wasserabfluss nach Starkregen. Im Zuge des Klimawandels werden die sommerlichen Temperaturmaxima tags und nachts ansteigen (insbesondere in einem Baugebiet mit hoher Dichte) und die Starkregenereignisse zunehmen.	296.8	C55_Anпflanzungen_Begrünung
		Mehr Bäume pflanzen! „In den Kerngebieten MK1 bis MK7 sind mindestens 8 Laubbäume [...] zu pflanzen“ (§ 91). Wir fordern eine Verdoppelung dieser Festsetzung. Begründung: Die extrem hohe angestrebte Bebauungsdichte, die der B-Plan erlauben soll (zur Kritik s.o.), würde große Auswirkungen auf das lokale Kleinklima haben (s.o.). Große Laubbäume können das Kleinklima nachhaltig verbessern.	296.9	C55_Anпflanzungen_Begrünung C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
297	13.02.2021	Der durchschnittliche Flächenverbrauch in Deutschland liegt immer noch bei 56 Hektar pro Tag. Der weitere Flächenverbrauch muss beendet werden. https://www.nabu.de/news/2020/07/30hektar-tag.html#:~:text=14.%20Juli%202020%20%2D%20Das%20Ziel,Tag%20auf%20den%2014.%20Juli.	297.1	C01_Zustimmung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich kann nicht verstehen, warum sich die Leute vor diesem Fakt verschließen. Diese Fläche liegt mitten in der Stadt, ist bereits eine versiegelte Fläche. Warum sollte darauf nicht gebaut werden dürfen? Warum sollte dort nicht dicht gebaut werden? Warum sollte dort nicht hoch gebaut werden? Dieses Projekt würde gerade eine weitere Flächenversiegelung außerhalb der Stadt verhindern. Insbesondere der Bau von Hochhäusern ist nicht das Problem, sondern die Lösung. Wir können in Zeiten des Klimawandels nicht weitermachen wie bisher und weiter unberührte Natur außerhalb der Stadt versiegeln. Daher sollten die benötigten Wohn- und Gewerbeflächen in der Stadt, bevorzugt in Hochhäusern gebaut werden.		
		In diesem konkreten Fall würde ich vorschlagen, die Hochhäuser höher (120, 110, 100, 90, 80, 70, 120), aber schlanker auszuführen und in den oberen Etagen Wohnungen zu errichten.	297.2	C33_alternatives_Konzept C43_Forderung_Wohnen
298	13.02.2021	Die urbane Mitte erschlägt im Park in jeder Hinsicht. Ein Gewerbe Areal in dieser Größenordnung ist durch die Pandemie hinfällig geworden.	298.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C42_Büromarkt_Büroflächen
		Im Park am Gleisdreieck brüten diverse Vögel die zum Teil auf der roten Liste stehen der Park ist Winter Areal für Tausende von starren. Neben der Verschattung des Parks ist weitere Baulärm den Anwohnern nicht mehr zumutbar. Artenschutz Fehlanzeige?	298.2	C14_Artenschutz C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C25_baubedingte_Auswirkungen
		Selbst die Polizeiprävention von Berlin hat er Einspruch gegen Dieses monströse Gewerbe Areal mitgeteilt. Der ohnehin schon übernutzte Park am Gleisdreieck bekommt nun ein neues Nutzerklientel.	298.3	C69_Drogen_Kriminalität
		Ich ergebe aus diesen verschiedenen Gründen Einspruch, weil ein Gewerbekomplex aus ökologischer Sicht nicht mehr vertretbar ist und auch überhaupt nicht notwendig ist.	298.4	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C30_Versiegelung_Verdichtung
299	13.02.2021	Ich bin sehr entsetzt, was direkt am Park Gleisdreieck gebaut werden soll. Schon jetzt ist aus dem ursprünglich wunderschön gestalteten Park eine Wiesenschlucht geworden. Die vorgeschlagene Bebauung erdrückt geradezu den Park. Und da in der Umgebung keine weiteren Parks vorhanden sind, wird die einzige Parkfläche im Schöneberger Norden komplett zerstört.	299.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C63_Park_Erhalt
		Für mich stellt sich die Frage, ob eine Bürobebauung in diesem Umfang überhaupt noch zeitgemäß ist. Werden 127.000 m ² Bürofläche überhaupt noch benötigt?	299.2	C72_nur_VI-140cab C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wie kann das Umfeld überhaupt die Masse an Beschäftigten ertragen. Meiner Meinung nach ist die Infrastruktur bereits komplett ausgelastet.	299.3	C34_zusätzlicher_Verkehr C81_Subjektiv
300	13.02.2021	Aus sozialer und Klima neutraler Sicht ist die geplante Bebauung ein Unding. Wir brauchen Erholungsgebiete.	300.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier
		Der Leerstand an gewerblichen Flächen in Berlin ist enorm. Ein Leerstandsmelder wie in anderen europäischen Großstädten würde das vor Augen führen.	300.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Keine weiteren überteuerten Eigentumswohnungen- Berlin braucht bezahlbare Mietwohnungen	300.3	C43_Forderung_Wohnen
301	13.02.2021	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen den Bebauungsplan VI-140cab ("Urbane Mitte Süd"). Das Projekt ist aus meiner Sicht nicht tragbar, aus sozialen und ökologischen Gründen sowie mit Blick auf die Regeln der Ingenieurskunst.	301.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Vor allem verwendet es in Zeiten, in denen sich Homeoffice-Arrangements immer weiter etablieren, Bauflächen für Bürogebäude, während in Berlin vor allem Wohnungen gebraucht werden.	301.2	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Das Projekt sieht außerdem eine übermäßige Versiegelung von Oberflächen vor, wird unweigerlich negativen Einfluss auf Flora und Fauna sowie auf das Mikroklima haben.	301.3	C17_Versiegelungsgrad C13_Flora_Fauna C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Es ist als neues "Kerngebiet" nicht auf die Nutzungsstruktur des umliegenden Gebiets abgestimmt, führt durch seine hohe Dichte zu einer Überlastung der Strukturen, widerspricht der Erholungs- und Freizeitfunktion des Gleisdreieckparks und beeinträchtigt den Lebensraum der angrenzenden Wohnviertel.	301.4	C29_Einbindung C48_GF/GFZ-Höhe C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Aus diesen Gründen sollte das Projekt einer neuen "Urbanen Mitte", ohne Abstimmung auf die Nutzung der umliegenden Gebiete sowie unter Vernachlässigung aller Erfordernisse der Nachhaltigkeit und vernünftigen Stadtentwicklung auf keinen Fall realisiert werden.	301.5	C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C71_Abwägung_privat/öffentlich
302	13.02.2021	Ich wohne in Gleisdreieck schon mehr als 2 Jahre und finde es ganz unakzeptabel, diesen schönen Park in betonen Regenwald zu verwandeln. Dieses Projekt ist ganz schlecht für das Ökosystem in diesem Gebiet. Es wird keine Sonne mehr. Lass diesen Park den Leuten!	302.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C13_Flora_Fauna C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
303	13.02.2021	Seit über 10 Jahren wohne ich im Bülowbogen. Die schrittweise Eröffnung des Parks und seine wachsende Popularität habe ich hautnah und mit Freude mitbekommen. In vollständiger Ermangelung anderer Grün- und Freiflächen in dieser sehr verbauten Gegend, war die freie Fläche des Gleisdreieckparks ein ausschlaggebender Grund in diese Wohngegend zu ziehen und hier zu bleiben. Bereits die (immer noch) ansteigende Verbauung durch Wohnungen (Bsp. Flottwellstr, Bautzener Str.) empfand ich als kritisch, jedoch handelt es sich wenigstens um Wohnraum, der in dieser Stadt gebraucht wird und sich zumindest zu sehr großen Teilen harmonisch in das Gesamtbild einfügt (auch wenn sich teilweise über die Natur des Wohnraums in Form von teuren Eigentumswohnungen streiten ließe).	303.1	-
		Nun soll die Urbane Mitte Süd den Lückenschluss zwischen Schöneberg und Kreuzberg herstellen. Hier wird die Chance einer nachhaltigen und zukunftsweisenden Bebauung vertan, wenn man den derzeitigen Bebauungsplan zu Ende realisiert. Der Gleisdreieckpark ist nicht mit dem Potsdamer Platz zu vergleichen: Mit dem denkmalgeschützten und namensgebenden Bahnhofsgebäude mit seiner markanten Stahlkonstruktion besteht bereits ein identitätsstiftendes architektonisches Zentrum für das Quartier, von jeder Stelle des Parks aus ist es zu sehen. Dieser soll nun von allen Seiten durch gesichtslose Bürotürme zugebaut werden?	303.2	C26_Gesamtentwicklung C28_städtebauliches_Konzept C59_nachhaltiges_Quartier C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Es ist unbestritten, dass die stetige Erhöhung der Wohndichte am Gleisdreieckpark die Notwendigkeit von Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, Kultur, Sport und Kunst nach sich zieht. Die aufgrund des B-Plans nur temporären Projekte wie BRLO und b-part zeigen das kreative, geschäftstüchtige Berlin, welches wir im Gleisdreieck brauchen - es entbehrt sich einer gewissen Ironie nicht, wenn genau diese charaktergebenden Faktoren, die das Gelände attraktiv(er) gemacht haben, dann gesichtsloser Investoren-Architektur weichen müssen.	303.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich fordere Sie auf, meine Überlegungen in die Entscheidungsfindung zur Bebauung des Areals Urbane Mitte einzubeziehen:		
		1. Der B-Plan entstammt zeitlich betrachtet aus einem anderen Universum: der Zeit vor Corona. Unsere Arbeitswelt und damit die Nutzung von Büroflächen hat sich nachhaltig verändert. Auch nach der akuten COVID 19 -Phase wird es verstärkt Homeoffice geben, leerstehende Büroflächen nützen nur Spekulanten. Gemäß Tagesspiegel Artikel vom 24.1.21 rollt nach Ablauf der Aussetzung der Insolvenzantragspflicht im April eine Welle von Insolvenzen auf Berlin zu. Das wirkt sich auch in einer anderen Nachfrage am Immobilienmarkt aus: "Die Coronakrise hat jedoch eine Änderung in der Bewertung der verschiedenen Asset-Klassen mit sich gebracht. Nach unserer Wahrnehmung werden Wohnen, Logistik und Gesundheitsimmobilien stärker nachgefragt, während bei den Asset-Klassen Hotel und Shoppingcenter vorsichtig agiert wird." (https://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/leerstand-durch-corona-24000-insolvenzen-erwartet/26850548.html , https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2020/01/berlin-potsdamer-platz-arkaden-leerstand.html)	303.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Was es demnach braucht ist kein Neubau von Hotel, Einzelhandel und Büroflächen, sondern eine Auseinandersetzung mit Umnutzungskonzepten für vorhandene Gewerbeflächen! Das betrifft auch rechtlich Rahmenbedingungen, z.B. Untervermietungen im Gewerbebereich. Mein Arbeitgeber hat Bürofläche für 250 Mitarbeiter gemietet. Alle 250 Mitarbeiter sind seit einem Jahr im Home-Office und auch in Zukunft wird mit einem drastisch reduzierten Bedarf gerechnet. Leider verhindern Gewerbemietverträge sowohl eine frühzeitige Aufgabe von (Teil)Flächen als auch eine Untervermietung. Es ist also davon auszugehen, dass es eine große Dunkelziffer des tatsächlichen Büroflächen-Leerstands in Berlin gibt. Ich beantrage, dass der Bedarf an Büroflächen und diesen Aspekten neu festgestellt wird und das Raumprogramm danach ausgerichtet wird.	303.5	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage) C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Über die Umweltauswirkungen ist bereits genug argumentiert worden. Die vorgesehene Höhe der Häuser (bis 90m!), die Bodenversiegelung, die Materialien für die Fassaden und die Gestaltung von Fassaden und Dächern werden nicht nur zu einer nicht reversiblen Veränderung des Stadtbildes führen, sondern auch zu einer Aufheizung der tatsächlichen „Urbanen Mitte“ am Potsdamer und Leipziger Platz führen.	303.6	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C17_Versiegelungsgrad C57_Fassadengestaltung C62_Ortsbild_Sichtachsen C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Herausstellen möchte ich die Fehler bei Ermittlung der maximalen Geschosshöhe: Die derzeit geplanten großen Gebäudehöhen widersprechen dem städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 im	303.7	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Maß der baulichen (Aus-)Nutzung und mögen mit den vorgesehenen Glasfassaden vielleicht modern erscheinen, sind aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes aber absolut nicht zeitgemäß.		C50_Gebäudehöhen C72_nur_VI-140cab C57_Fassadengestaltung
		Daher beantrage ich, dass mit der Bebauung eine nachhaltige und ökologische Architektur umgesetzt wird. Fassadenbegrünungen, die Verwendung nachwachsender und recyclebarer Baustoffe statt Stahlbeton könnten ein innerstädtisches Vorzeigeprojekt für ein „grünes Berlin“ darstellen, das der Philosophie des Parks mit seinen Fahrradwegen entspricht.	303.8	C59_nachhaltiges_Quartier C55_Anplantungen_Begrünung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		3. Ich beantrage einen Wettbewerb für eine offene, abwechslungsreiche und einzigartige Bebauung. Mit toten, gesichtslosen Shopping Malls mit den immer gleichen Ladenketten sind wir am Leipziger Platz und insbesondere am Potsdamer Platz bereits übersorgt. Ein weiteres Beispiel für verwaiste "Mall-Monster" findet sich mit der East Side Mall östlichen Teil des Bezirks Fhain-Kreuzberg, in anderen Stadtteilen sieht es nicht anders aus (https://taz.de/Mall-Sterben-in-Berlin/!5642822/). Woran es fehlt ist individueller Einzelhandel mit erschwinglichen Gewerbemieten, kreative Gastronomie und gemütlichen, einladenden Cafés mit direktem Zugang aus und mit einem offenen Blick in den Park - wie es die Beispiele BRLO und B-part zeigen.	303.9	C28_städtebauliches_Konzept C31_Nutzungskonzept
		Ich lehne den Bebauungsplan „Urbane Mitte Süd“ VI-140-cab ab, erhebe hiermit fristgerecht Einspruch zum Bebauungsplan.	303.10	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
304	13.02.2021	Die Bebauung des Gleisdreieckparks ist unbedingt zu verhindern.	304.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
		Der Arbeitstitel für das Bauprojekt "Urbane Mitte" entspricht nicht dem, was die Menschen in der Stadt wirklich brauchen. Eine urbane Mitte benötigt Flächen, die für alle Bürger zugänglich sind. Bürogebäude benötigt ein lebendiges Stadtzentrum nicht. Bereits der Potsdamer Platz gehört nicht unbedingt zu den architektonischen Perlen der Stadt und die Aufenthaltsqualität lässt zu wünschen übrig. Solche Fehler muss man nicht weiterhin machen. Handeln Sie im Sinne der Berliner und nicht im Interesse der Investoren, die unsere Stadt kaputtmachen.	304.2	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C58_Freiraumgestaltung C71_Abwägung_privat/öffentlich
305	13.02.2021	Es sollten in Kreuzberg statt Büros eher Wohnungen gebaut werden. Vielleicht könnte man in "Urbane Mitte Süd" Wohnungen für Mieter reservieren, welche von Verdrängung bedroht sind.	305.1	C43_Forderung_Wohnen
306	13.02.2021	Ich wende mich gegen den vorliegenden Bebauungsplan aus folgenden Gründen: Das Projekt "Urbane Mitte" ist überdimensioniert. So viel Gewerbefläche wird, insbesondere nach Corona, nicht mehr benötigt: Der Trend geht zum Home-Office und die Berliner Wirtschaft	306.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		stagniert. Der Bebauungsplan weist nicht mit aktuellen Zahlen nach, dass ein Bedarf für weitere Büroflächen besteht. Die Shoppings Malls im Umkreis waren auch vor Corona nicht voll vermietet, und das Online-Shopping wird diesen Trend nicht zugunsten der realen Einkaufsmöglichkeiten verbessern.		C42_Büromarkt_Büroflächen C44_Einzelhandel
		Die Begründungen für die erhöhte GFZ sind nicht mehr aktuell. Sie basieren auf Vergleichen zu der ehemaligen Bahnanlage. Den bereits vorhandenen Park als Argument für eine Erhöhung der GFZ zu nutzen, ist nicht akzeptabel. Dieser Park existiert bereits und wird durch die neuen Gebäude geschädigt.	306.2	C26_Gesamtentwicklung C48_GF/GFZ-Höhe C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Da die Gebäude aus Lärmgründen nicht für Wohnungen geeignet sind, werden auch die Büros geradezu hermetisch verschlossen bleiben und damit ein Fremdkörper im Park sein.	306.3	C83_unklareAussage
		Die Hochhäuser des B-Planes VI-140ca stehen wahllos in der bisher flachen Landschaft, hier ist kein Konzept zu erkennen, das hat keinerlei städtebauliche Kultur. Die Anordnung der Gebäude erinnert an eine Spielfläche in einer Kita und nicht an einen gut durchdachten und abgestimmten Plan. An diesem historischen Ort ist ein hochwertiger Architekturentwurf nötig.	306.4	C28_städtebauliches_Konzept
		Hochhäuser in Berlin stehen derzeit vor allem mit Verkehrsknotenpunkten in Verbindung (Zoo, Potsdamer Platz, Alex, Steglitz). Gleisdreieck ist verglichen mit diesen anderen Standorten ein kleiner Umsteigebahnhof. Bei der Urbanen Mitte wird ohne Berücksichtigung eines Gesamtkonzeptes für Berlin und mit maßloser Selbstüberschätzung des Standortes ein unnötiger Hochhausstandort geplant.	306.5	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan
		Die Hochhäuser zerschneiden den Freiraum des Parks und der Umgebung (Station, Technik-Museum, usw.). Die Hochhäuser verstellen den Blick auf die denkmalgeschützten Bahnanlagen. Sie dominieren die Umgebung und zerstören die optische Qualität des Parks.	306.6	C62_Ortsbild_Sichtachsen C72_nur_VI-140cab C29_Einbindung C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Die Parkfläche wird weiter zerstückelt, der Nutzen des Parks wird damit zunichtegemacht. Der Westpark ist bereits sehr schmal und überlaufen, und weitere dominante Gebäude werden dem Parknutzen noch mehr schaden.	306.7	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Das Gutachten zum Windkomfort ist mangelhaft, weil die Informationen, auf die es aufbaut, um Jahrzehnte veraltet sind. In der Umgebung der Urbanen Mitte sind Schäden durch höhere Windgeschwindigkeiten zu erwarten.	306.8	C22_Windkomfort
		Die Versiegelung der Fläche wird auf 100% erhöht, das wird dem Stadtklima und die Gesundheit der Berliner schaden.	306.9	C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die Parkwege zwischen Fernbahn und Station sind bereits jetzt oft zu eng für die Masse der Besucher. Hier noch viele weitere Menschen und einen Rettungsweg hinzufügen zu wollen, zeugt von Unwissenheit oder Ignoranz.	306.10	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C67_Park_Übernutzung
		Die Zufahrtstraße zum Gebäudekomplex wird für den zu erwartenden Fahrzeugverkehr (Büros, Gewerbe, Einzelhandel, Sport) in Spitzenzeiten nicht ausreichen. Die Zufahrt über die Tiefgarage ist nicht für jeden und jederzeit nutzbar und daher lediglich ein nettes Add-On. Es gibt keinen "Hinterausgang" für das Gebiet, bei Unfällen ist der einzige Zugang versperrt. Und was Stau bedeutet, kann man bereits jetzt bei Messebetrieb am U-Bahnhof Gleisdreieck beobachten.	306.11	C35_gesicherte_Erschließung
		Das Lärmgutachten geht ausführlichst auf den Lärm der Nachbarschaft ein (Bahnen, Café am Stellwerk, Skateranlage). Es bewertet jedoch an keiner Stelle den Lärm, der durch die Nutzer der neuen Gebäude dem Park hinzugefügt wird, wie z.B. Einzelhandel, Cafés und Restaurants, Freizeiteinrichtungen, Sportstudios. Dies ist arrogant, und das Gutachten ist nicht verwendbar. Die Nutzung insbesondere der unteren Etagen der Gebäude wird eine unnötige zusätzliche Beschallung des Parks verursachen.	306.12	C54_schalltechnische_Untersuchung
		Das Gutachten zum Artenschutz ist mangelhaft, weil es nach Rodungsmaßnahmen erstellt wurde und dann an der frisch gerodeten Fläche nachweist, dass keine nennenswerte Flora und Fauna zu schützen ist. Inzwischen sind Flora und Fauna nachgewachsen.	306.13	C14_Artenschutz
		Der Bebauungsplan referenziert an mehreren Stellen auf die ÖPNV-Verbindungen mit U- und S-Bahn. Diese sind heute nur zu einem Teil vorhanden, der Rest ist noch nicht einmal geplant. Bevor eines der Gebäude der Urbanen Mitte in Betrieb geht (falls überhaupt), müssen alle genannten ÖPNV-Zugänge (U2 Südeingang und S21) in Betrieb sein. Der Bebauungsplan muss in der vorliegenden Form zurückgewiesen und in wesentlichen Teilen neu erarbeitet werden.	306.14	C36_ÖPNV-Erschließung
307	13.02.2021	Als Anwohner aber auch als Berliner stimme ich dem Bauvorhaben nicht zu und fordere Sie auf, es zu stoppen oder grundsätzlich neu zu entwickeln. Folgende Einwände sind mir dabei wichtig:	307.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Es entsteht ein Areal mit vornehmlicher Büro- und Geschäftsnutzung. Diese Nutzungskonzepte sind aus der Entstehungsphase des Projekts heraus noch nachvollziehbar, aber inzwischen völlig aus der Zeit. Es gibt mehr als genug Büros und Shopping-Angebote in Berlin, von denen absehbar niemand sagen kann, ob und wann sie in welcher Form wieder gebraucht werden.	307.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C44_Einzelhandel

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Was gebraucht wird, sind bezahlbare Wohnungen und zwar für Menschen, die das Gemeinwesen der Stadt tragen: Lehrer, Ärzte, Erzieher, Pflege- und Krankenhaus-Personal u.A. Wer an der Stelle behauptet, für Wohnen sei es am Gleisdreieck zu laut, könnte sich ja bei all den umliegenden neuen Anwohnern erkundigen. Insbesondere beim gerade frisch bezogenen ‚Parkhaus‘-Bau, der ja in der gleichen Lärmzone steht. Zumindest sollte dieses schnell aufgetragene Argument geprüft werden und zwar unter der Voraussetzung heutiger baulicher Möglichkeiten. Ich wohne selbst direkt unter einer U-Bahn-Linie, 200 m von der nächsten entfernt, inmitten von Neubaulärm, der seit 6 Jahren anhält.	307.3	C43_Forderung_Wohnen
		2. Die urbane Mitte kann gar nicht anders als den ohnehin schon bis an seine Kapazitätsgrenzen belasteten Park am Gleisdreieck als Erholungsfläche zu liquidieren. Ich habe als Anwohner die Entwicklung der letzten 6 Jahre miterlebt und kann sagen, dass der Park an sonnigen freien Tagen inzwischen fast nicht mehr betretbar ist, zumindest, wenn man nach Ruhe und Erholung sucht, was doch das Hauptmotiv eines Parks ist. Die Entwicklung des Standortes zum urbanen Hotspot mit vielen zusätzlichen Besuchern und neuen Anbindungen würde den Kollaps des Parks bedeuten, der schon heute spürbar ist. Fragen Sie z.B. die Bewohner des Möckernkieses zum Nachtleben im Park.	307.4	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Durch das Projekt Urbane Mitte würde der Park endgültig zum Rummelplatz und zur überfüllten Partyzone werden. Die Lebens- und Wohnqualität der Anwohner, die sich hier ihr Leben aufgebaut haben, wird durch Verkehr, Lärm und Vermüllung massiv eingeschränkt. Da der Erhalt der besonderen Qualität dieses Parks Bedingung für das Projekt UM ist, darf es nicht gebaut werden.	307.5	C63_Park_Erhalt C34_zusätzlicher_Verkehr C82_keinGegenstand (Park am Gleisdreieck: Müllaufkommen) C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
308	14.02.2021	Der Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona machen weitere Gewerbeflächen wie diese überflüssig. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf, was zu begrüßen wäre und nicht durch veraltete und verfehltete Stadtplanung konterkariert werden darf.	308.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Daher lehne ich das Projekt ab.	308.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
309	14.02.2021	Als Anwohner in der direkten Nähe zum Park, kann ich beobachten, was die Bebauung - die die letzten Jahre vorgeschritten ist - mit dem Park gemacht hat. Unsere Straße (Pohlstr.) ist im Sommer	309.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		jetzt prinzipiell wärmer geworden, da die kühle Luft des Parks nachts nicht mehr in unsere Straße zieht. Dies wird den anderen Straßen mit der dichten Bebauung in Zukunft ähnlich ergehen!		
		Hier noch ein Zitat: "Die mit dem Bauen des Gewerbe-Areals „Urbane Mitte“ einhergehende 100 % Bodenversiegelung, der Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer, die Verschärfung der Windverhältnisse, sowie das Bauen von Tiefgaragen - um nur einige Faktoren zu benennen - werden zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.	309.2	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C57_Fassadengestaltung C22_Windkomfort C35_gesicherte_Erschließung
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)"	309.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Bitte lassen sie uns gemeinsam einen neuen Plan für die Urbane-Mitte entwerfen, der für die Menschen um den Park herum tatsächlich funktioniert und eine Erholung für die Menschen dieser Stadt ermöglicht.	309.4	C76_Beteiligungsmöglichkeit
310	14.02.2021	Ich schließe mich dem Einspruch der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. mit Schreiben vom 16.12.2020 von Norbert Rheinländer an das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Stadtentwicklung zum B-Plan VI-140cab in vollem Umfang an.	310.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Ich bin gegen eine Verbauung der historischen Gebäude und Plätze, Verschattung, Verschlechterung der Luftqualität, negative Veränderung der Windverhältnisse durch erhöhte Luftgeschwindigkeiten in Bodennähe, weitere Aufheizung der Stadt durch Flächenversiegelung, Zerstörung von Lebensraum für Pflanzen und Tiere sowie Wegfall des Erholungseffektes für Anwohner und Parknutzer. Derzeit werden Büroflächen eher abgemietet, als das Firmen sich erweitern wollen. Wem nützen diese Bauten etwas?	310.2	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C19_Luftschadstoffe C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C42_Büromarkt_Büroflächen
311	14.02.2021	In dieser Stellungnahme nehme ich konkret Stellung auf das Artenschutzgutachten. Im Gutachten fehlt konkret die Auswirkung auf die europäische Gottesanbeterin (Mantis religiosa), die als Exclave in diesem Gebiet zu finden ist. Ich konnte diese Selber im Park schon beobachten, unmittelbar angrenzend an und auf das zu bebauende Areal. In Deutschland ist die Mantis religiosa in der „Roten Liste der Geradflügler“ in die Kategorie 3 („gefährdet“) eingruppiert und genießt somit nach den Bestimmungen des Bundes-Naturschutz-Gesetzes (BNatSchG) in Verbindung mit der Bundes-Artenschutz-Verordnung (BArtSchV) besonderen Schutz. Somit muss ein Gutachten zur Bebauung dieser Fläche die Lokale Population der gefährdenden Art Mantis religiosa berücksichtigen was nicht der Fall ist.	311.1	C14_Artenschutz
312	14.02.2021	Die Hochhäuser dürfen im Gleisdreieck Park auf keinen Fall gebaut werden.	312.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Wozu mehr Gewerbe? Wir haben genug Gewerbe.	312.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept
		Die Grünflächen müssen dort erhalten werden, die Zeit steht auf Verhinderung der Klimaerwärmung und nicht, noch mehr Flächen zuzupflastern oder betonieren.	312.3	C63_Park_Erhalt
		Die Einzigartigkeit des Gleisdreieck Parks mit teilweise historischen Gleisen und Anlagen darf keinesfalls so verschandelt werden. Es war schon ein schlimmes Vergehen, die historischen Brückenbögen mit den darunter befindlichen Gewölben abzureißen.	312.4	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (vor Aufstellung des B-Plans)
		Es reicht. Die neue Zeit hat begonnen. Unsere Umgebung darf nicht mehr der wirtschaftlichen Gewinnmaximierung geopfert werden.	312.5	C71_Abwägung_privat/öffentlich
313	14.02.2021	Ich bin gegen den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd".	313.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
314	14.02.2021	Die Stadt braucht Luftkorridore, jetzt wo die Sommer immer heißer werden, wieso solch ein Bauprojekt, wer profitiert? Am Potsdamer Platz stehen viele Büro und Gewerberäume leer.	314.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C20_klimaökologische_Auswirkungen
315	14.02.2021	Ich spreche mich gegen die geplante Bebauung aus.	315.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die geplante Hochhausreihe wird den Dreieckspark schneisenmässig einengen, was diesem seine Großzügigkeit und Weitläufigkeit nehmen wird. Zu prüfen sind die dann dadurch entstehenden Windverhältnisse (Windschneise), welche zu ökologischen Schäden führen wird.	315.2	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Bitte diesen Bebauungsplan der allgemeinen Öffentlichkeit zur Abstimmung vorlegen. Gerne möchte ich weitere Informationen zum Vorgehen des BA erhalten.	315.3	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
316	14.02.2021	Als intensive Nutzer des Gleisdreieckparks nehmen wir zu dem B-Planentwurf wie folgt Stellung: Die Höhe der vorgesehenen Bebauung stellt eine massive Qualitätsminderung des Gleisdreieckparks dar, der durch die Hochhausbebauung zum Abstandsgrün wird und damit seine Weite und Großzügigkeit stark einbüßt.	316.1	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung
		Zudem überschreitet die vorgesehene Bebauung die in der Baunutzungsverordnung §17 vorgesehene Obergrenze von GFZ 3,0 bei weitem.	316.2	C49_§17_BauNVO
		Daher die dringende Forderung, die vorgesehene Bebauung auf 6 Geschosse zu begrenzen und damit an die nördlich angrenzende Parkhausbebauung anzupassen.	316.3	C50_Gebäudehöhen
		Zudem ist die Frage, ob so eine massive Büronutzung angesichts der absehbaren Entwicklung auf dem Büroimmobilienmarkt noch eine ausreichende Nachfrage findet.	316.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
317	14.02.2021	Ich spreche mich gegen die Bebauungspläne ... speziell gegen den Bau von Hochhäusern in o.g. Projekt aus, aus meiner Sicht entsteht eine Bedrängung des ohnehin schmalen Westparks, die Verschattung würde zunehmen und es steigt die Versiegelung der benötigten Grundflächen.	317.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C50_Gebäudehöhen C72_nur_VI-140cab C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C30_Versiegelung_Verdichtung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
318	14.02.2021	Nach Durchsicht der mit dem Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitgestellten Unterlagen inkl. Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB möchte ich hiermit meine Stellungnahme gegen den geplanten Bau abgeben.	318.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Nicht nur zeugen die Gutachten davon, dass sich Windgeschwindigkeit und Schattenwurf in einigen Bereichen wesentlich ändern, sondern viel wichtiger finde ich, dass es nicht sein kann, dass die Planung in einer Zeit von Corona-Pandemie und einem dadurch initiierten und fortdauernden Trend des Homeoffice eine reine Nutzung als Gewerbefläche vorsieht. .	318.2	C22_Windkomfort C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C31_Nutzungskonzept
		Dies erscheint unter den derzeitigen Bedingungen, in denen einige Firmen bereits ihre Bürofläche reduzieren und in Anbetracht der Tatsache, dass der neu generierte Raum im Mittel- bis Hochpreissegment angesiedelt sein wird, nicht zeitgemäß. Berlin hat mit ca. 3% freier Wohnfläche für Privatpersonen quasi keinen freien Wohnraum. Zudem standen im Jahr 2019 in der Bundeshauptstadt Büroflächen mit einer Gesamtgröße von rund 295.000 Quadratmetern leer. (Quelle Statistika).	318.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Da fragt man sich, warum man den bereits sehr gut sozial und gesellschaftlich genutzten Park durch weitere Flächen in seiner Struktur und in der Nutzung wesentlich verändern sollte. Dies macht unter den heutigen Voraussetzungen keinen Sinn. Die im damaligen Wettbewerb veranschlagte Bürofläche, die zum Entwurf der verschiedenen Hochhäuser führte, erscheint zum Stand 2021 völlig überdimensioniert	318.4	C26_Gesamtentwicklung C68_Park_Aufenthaltsqualität C42_Büromarkt_Büroflächen
		An die Umgebung angepasste Häuser (wie die von Bauwens im Park zuletzt errichteten) scheinen baulich in ähnlicher Nähe zur Bahn zu sein und können dennoch als Wohngebäude genutzt werden. Daher wäre ein Bau solcher, ins Ambiente und die Bebauungsnachbarschaft angepasste Bebauung (ggfs. auch wie die Häuser am Ende des Parks (DGNB zertifizierter Wohnblock) inkl. Sozialkonzept und integrierter Einkaufsmöglichkeit, Freizeitmöglichkeit) gegenüber dem Bau von reinen Gewerbeflächen zu bevorzugen.	318.5	C43_Forderung_Wohnen C33_alternatives_Konzept
		Die geplante Bebauung ist nicht mehr zeitgemäß und sollte aus diesem Grund abgeändert werden.	318.6	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
319	14.02.2021	Aus den folgenden Gründen bin ich gegen den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd": ▪ Es gibt „keinerlei Untersuchungen zum Bedarf an Büroflächen, Sport- und Freizeiteinrichtungen“	319.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C31_Nutzungskonzept
		▪ Es kommt auf dem Markt für Büroflächen „zu größeren Veränderungen, weil durchzunehmende Digitalisierung Büroflächen außerhalb der bisherigen Standorte“ entstehen, „seien es Homeoffice oder Mobile-Office-Arbeitsplätze“. Beschleunigt werde diese Entwicklung durch die Corona-Pandemie.	319.2	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Keine Rücksicht nehme das Projekt ferner auf sein Umfeld, wo „die Berliner Traufhöhe“ (rund 22 Meter) eingehalten werde. In das Parkgebiet mit weitläufigen kulturellen Nutzungen und Gewerbebetriebe werde das neue „Kerngebiet“ mit Bürotürmen und einem Hotel wie ein Fremdkörper eingepflanzt.	319.3	C27_Ziel_B-Plan C29_Einbindung C50_Gebäudehöhen
		„Aus falschen planungsrechtlichen Einschätzungen wurde eine Bebaubarkeit abgeleitet“, die dann „nur in einer hohen Dichte und insbesondere durch Hochhäuser“ zu realisieren war, schreibt Rainer Bohne. Quelle: https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-turmbau-plaene-in-kreuzberg-formiert-sich-widerstand-gegen-die-urbane-mitte/26901748.html?fbclid=IwAR0YFpoylcYUQLakuH-dOc7QGm7ZYtSB6vh38pdnXrhgFtznI6u8dNPFaE5Q	319.4	C48_GF/GFZ-Höhe
320	14.02.2021	Es tut mir nun wirklich leid. Dieser langweilige Entwurf mit grottenschlechter Infrastruktur Planung, ist Ihr Ernst? Warum stellen Sie an so prominenter Stelle nicht etwas Spektakuläres hin? Ein Hundertwasser Haus z.B. mit bezahlbaren Mietwohnungen. Oder Sie lassen es wie es ist. Langweilige Architektur hat die Stadt in den letzten Jahren nun wirklich genug bekommen. So beliebig, könnte auch Bielefeld sein.	320.1	C28_städtebauliches_Konzept
321	14.02.2021	Aus den folgenden Gründen bin ich gegen den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd": Es gibt „keinerlei Untersuchungen zum Bedarf an Büroflächen, Sport- und Freizeiteinrichtungen“	321.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C31_Nutzungskonzept
		Es kommt auf dem Markt für Büroflächen „zu größeren Veränderungen, weil durchzunehmende Digitalisierung Büroflächen außerhalb der bisherigen Standorte“ entstehen, „seien es Home-office oder Mobile-Office-Arbeitsplätze“. Beschleunigt werde diese Entwicklung durch die Corona-Pandemie.	321.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Keine Rücksicht nehme das Projekt ferner auf sein Umfeld, wo „die Berliner Traufhöhe“ (rund 22 Meter) eingehalten werde. In das Parkgebiet mit weitläufigen kulturellen Nutzungen und Gewerbebetriebe werde das neue „Kerngebiet“ mit Bürotürmen und einem Hotel wie ein Fremdkörper eingepflanzt.	321.3	C27_Ziel_B-Plan C29_Einbindung C50_Gebäudehöhen
		„Aus falschen planungsrechtlichen Einschätzungen wurde eine Bebaubarkeit abgeleitet“, die dann „nur in einer hohen Dichte und insbesondere durch Hochhäuser“ zu realisieren war, schreibt Rainer Bohne Quelle: https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-turmbau-plaene-in-kreuzberg-formiert-sich-widerstand-gegen-die-urbane-mitte/26901748.html?fbclid=IwAR0YFpoylcYUQLakuH-dOc7QGm7ZYtSB6vh38pdnXrhgFtznI6u8dNPFaE5Q	321.4	C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
322	14.02.2021	Ich bin gegen die Bebauung. Die geplanten Hochhäuser bedrängen den schmalen Westpark, die Menschen im Park können weniger Sonne sehen und die Windgeschwindigkeit im Park könnte sich erhöhen.	322.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
323	14.02.2021	Das ist zu viel Verdichtung zu nah am ohnehin schon überlasteten Westpark. Es wäre besser, das Areal für eine Vergrößerung des Westparks zu verwenden.	323.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C33_alternatives_Konzept C30_Versiegelung_Verdichtung
324	14.02.2021	Gefällt mir gar nicht! Berlin braucht mehr Naherholung, niemand möchte in einer Betonwüste wohnen. Der Park soll uns AnwohnerInnen erhalten bleiben.	324.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
325	14.02.2021	Gegen den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" nehme ich wie folgt Stellung: Die geplante Bebauung und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet, mit Verschattung von Park und Gebäuden, erhöhten Windgeschwindigkeiten, massiver Flächenversiegelung und mehr Verkehr werden sich ausschließlich negativ auswirken.	325.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C17_Versiegelungsgrad C34_zusätzlicher_Verkehr C09_Mehrwert

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die geplanten Baukörper/ Hochhäuser passen sich in keiner Weise in das vorhandene Stadt- und Landschaftsbild ein. Die derzeitige Erholungswirkung des Parks am Gleisdreieck wird massiv untergraben werden, Hochhäuser wirken bedrohlich und passen nicht zur vorhandenen Bebauung insbesondere zur historischen Bausubstanz des Bahnhofsareals rund um das Gleisdreieck. Nachdem schon die historische und unter Denkmalschutz stehende U-Bahnbrücke (U1) an der Dennewitzstraße kurz vor/nach dem U-Bahntunnel durch die sehr enge Bebauung stark in ihrer städtebaulichen und architektonischen Wirkung beeinträchtigt wurde, soll nun mit dem Bau der Hochhäuser auf dem Areal Urbane Mitte ein weiterer nicht wieder gutzumachender Eingriff in das architektonische Stadtbild geschehen, der nur negative Wirkungen auf das Stadtbild, Kiezleben und auf das historische Gesicht des Viertels haben wird.	325.2	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Abgesehen davon, dass der vorgelegte Entwurf mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards entspricht, wird durch die geplante Ausweisung als Kerngebiet in unzulässiger Weise privater Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen begünstigt.	325.3	C35_gesicherte_Erschließung C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Zudem zeigt die Corona-Krise deutlich, dass der Büroflächenbedarf aufgrund der starken Nutzung des Homeoffice weiter nachhaltig zurückgehen wird. Davon, dass dieser Trend anhalten wird, ist auszugehen.	325.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Der o.g. Bebauungsplan passt nicht mehr in die heutige Zeit und muss im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung für den Kiez rund um den Bahnhof Gleisdreieck für seine Bürger*innen angepasst werden. Ich bitte um Stellungnahme.	325.5	C59_nachhaltiges_Quartier
326	14.02.2021	Gerne möchte ich als „Ur-Berlinerin“ zu der geplanten Bebauung am Gleisdreieckpark Stellung nehmen. Meiner Meinung nach wäre es an der Zeit, den kläglichen Rest der Kreativität und Improvisation, einst Aushängeschild, Besonderheit und Zugpferd dieser Stadt, in der Innenstadt zu halten, Raum dafür zu schaffen bzw. zu belassen und nicht noch einen Büroturm, noch ein Hotel etc. zu bauen, von denen man spätestens jetzt, in der Coronazeit, merkt, dass sie keiner braucht.	326.1	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Was Berlin braucht, sind keine Hochhaustürme, sondern Gemeinwohl fördernde Oasen in den Innenstädten, in denen das Miteinander, Kreativität, Bewegung, Diversität, Kultur und Improvisation Raum hat, die jedem, unabhängig vom Geldbeutel, offenstehen und die zu Begegnungen und Austausch führen.	326.2	C09_Mehrwert C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Warum alles zubauen und warum alles Kreative und die finanziell Ärmern an den Rand drängen, wie in so vielen anderen großen Metropolen? Warum nicht einen anderen Weg finden? Einen „Berliner Weg“? Der der Vielfalt, der Kreativität, der Begegnung und dem Miteinander höchste Priorität einräumt - es würde sich ganz sicher lohnen für die Stadt. Für Ihre Menschen. Und letztlich auch finanziell.		
327	14.02.2021	Ich möchte dem ausgelegten Bebauungsplan amtliche Bebauungsplannummer: VI-140cab widersprechen, da ich den notwendigen Bedarf von noch mehr Büro und Gewerberäumen nicht erkennen kann.	327.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Im Übrigen ist die geplante hohe Bebauung nicht gerechtfertigt. Denkmalschutz, Verschattung und extreme Versiegelung stehen dem entgegen.	327.2	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C17_Versiegelungsgrad C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Bitte Baugrund für bezahlbaren und sozialen Wohnraum nutzen (Öffentliche Gesellschaften, Genossenschaften usw.) jedoch nicht so hoch wie die geplanten Türme.	327.3	C43_Forderung_Wohnen
328	14.02.2021	Der Park am Gleisdreieckpark ist bereits jetzt bezüglich seiner Tragfähigkeit überlastet. Zu viele Menschen in zu kleinem Raum. Bald wird er aussehen, wie beispielsweise der übernutzte Görlitzer Park. Man wird auf einer Fläche sich erholen müssen, die keine nennenswerte Grasnarbe haben wird. Kies und Sand statt Rasen. An andere Beeinträchtigungen, z.B. Radewegenutzungen mag ich gar nicht denken.	328.1	C67_Park_Übernutzung
329	14.02.2021	Ich spreche mich u.a. aus folgenden Gründen ausdrücklich GEGEN die geplante Bebauung aus:	329.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Bedrängung des schmalen Westparks, Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, Versiegelungsbereich viel zu hoch, Erwärmung durch Spiegelung der geplanten Glasflächen, Missachtung der historischen Fläche, zu viel Bürofläche geplant die keiner braucht.	329.2	C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C17_Versiegelungsgrad C57_Fassadengestaltung C20_klimaökologische_Auswirkungen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Entscheidungen die vor 10-15 Jahren gefällt wurden, sind einfach nicht mehr zeitgemäß hinsichtlich Klima, Stadtentwicklung, Baudiversität.	329.3	C59_nachhaltiges_Quartier
330	15.02.2021	1. Die direkt an den Park angrenzende, bis zu 50m hohe Bebauung, wird sich negativ auf den angrenzenden Park auswirken und zwar in Form von Verschattung, aber auch durch die im Vergleich zur Natur "übermächtige" Bebauung. Die Ziele des FNP werden hier nicht beachtet und durch die Bebauung verletzt.	330.1	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C68_Park_Aufenthaltsqualität C40_FNP_Entwickelbarkeit
		2. Die gesamte Bebauung überstrahlt und beeinträchtigt die angrenzenden denkmalgeschützten Anlagen.	330.2	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		3. Das durch die Bebauung mit ihrer monofunktionalen Nutzung zu erwartende Verkehrsaufkommen und die nicht ausreichenden Stellplätze verschlechtern die Wohn- und Freizeitqualität der angrenzenden Bebauung und deren Bewohner.	330.3	C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung C81_Subjektiv
331	15.02.2021	Ich bin gegen die weitere Bebauung des Gleisdreiecks mit Gewerbehochhäusern. Was wir in Berlin brauchen, ist mehr bezahlbarer!! Wohnraum....aber auch davon brauchen wir nicht zusätzlichen auf dem Gleisdreieck.	331.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C31_Nutzungskonzept
		Hier ist in den letzten Jahren der Möckernkiez entstanden, außerdem weitere Bebauungen Richtung Potsdamer Platz. Es ist ausgeschöpft. Das Gleisdreieck wird extrem viel für die Freizeit genutzt, es gibt im Sommer Staus und Parkplatzmangel, keine passenden Infrastrukturen und wir haben hier im Kiez keine weiteren Kapazitäten für irgendwas/ abgesehen von den Auswirkungen bezüglich der Temperaturen, Verschattungen, Baulärm ...etc.	331.1	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C25_baubedingte_Auswirkungen
332	15.02.2021	Aus folgenden wohl überlegten Argumenten wende ich mich als Anwohner gegen den Bebauungsplan: Bebauungsplan mit rund 90% Gewerbefläche ist bei derzeitigem Leerstand und Post Corona (Home Office Ausbreitung) nicht zeitgemäß	332.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen
		Stadtentwicklungstechnisch entspricht der Plan aus heutiger Sicht nicht was in Berlin gebraucht wird (Wohnungen) und fügt sich architektonisch nicht harmonisch in die Bezirke Kreuzberg, Schöneberg etc. ein (Traufhöhe etc.). Das Konzept passt eher zum Alexanderplatz als mitten in einen Park mit seinen umliegenden gewachsenen Strukturen.	332.2	C43_Forderung_Wohnen C29_Einbindung C26_Gesamtentwicklung
		Potsdamer Platz mit Arkaden und weiteren Geschäften decken im Nahbereich Einkaufsmöglichkeiten und Einkaufserlebnisse (Mallkonzept) schon ab	332.3	C31_Nutzungskonzept C44_Einzelhandel
		Hochhauskulisse lässt Park zum Vorgarten verkommen und beeinträchtigt seine Funktion und Nutzung: Mikroklima, Windverhältnisse und insbesondere Verschattung des Parks sowie Schattenwurf auf umliegende Gebäude z.B. Möckernstraße.	332.4	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		- Park kann nicht weitere 3.000-5.000 tägliche Nutzer verkraften - das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Park (Radler) führt zu weiteren Konflikten mit Fußgängern und konterkariert die Idee eines Parks der der Erholung dient.	332.5	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		Versorgung, Entsorgung samt Verkehr führt zu weiteren Belastungen wie Emissionen, Lärm, Gedränge	332.6	C39_Mobilitätswende C35_gesicherte_Erschließung
		der Park mit seinen Erholungs- und Freizeitfunktionen sollte im Mittelpunkt der Planung stehen und deswegen sollte maximal nur eine kleinteilige und niedrige Bebauung zugelassen werden.	332.7	C26_Gesamtentwicklung C29_Einbindung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
333	15.02.2021	Angesichts der zukünftigen Entwicklungen wird bezahlbarer Wohnraum benötigt!!! Es stehen extrem viele Gewerbeflächen leer, die, bevor es zum Bau von neuen Gebäuden kommen sollte, vorrangig genutzt werden sollten!!!	333.1	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Zusätzlich ist es für eine Großstadt erforderlich Freiflächen zu wahren, um das Aufwärmen der Stadt zu reduzieren (die Erderwärmung kommt!!) und Wohnraum für Tiere zu schaffen. Die Herstellung und damit auch die Nutzung von Zement ist generell ein extremer Klimakiller!	333.2	C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Mit welchen Argumenten spricht sich noch irgendwer für den Bau von Gewerbeflächen aus??? Wo bleibt das Interesse für bezahlbaren Wohnraum??? Und wo bleibt das Engagement für den Umweltschutz und gegen die extremen Klimaveränderungen??? Welch weitreichenden Nutzen hat ein solch IDIOTISCHES VORHABEN?	333.3	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
		Mit sehr verärgerten Grüßen, dass überhaupt in Erwägung gezogen wird dieses Vorhaben durchzuführen!	333.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
334	15.02.2021	Mitten im Park am Gleisdreieck ein reines Gewerbe-Areal aus 7 gigantischen Baukörpern zu errichten, finde ich als Anwohnerin doch recht dreist. Zwei Baukörper 90 m hoch, 4 Hochhäuser zwischen 49 – 65 m Höhe und der kleinste Baukörper ist immer noch 25 m hoch. Die geplante Gewerbefläche liegt bei ca. 127.000 qm.	334.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab
		Der vorgelegte Entwurf entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen nachhaltigen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats.	334.2	C07_Stadtentwicklungsplanungen C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier C08_Hochhausleitbild
		Er reagiert auch nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimaveränderungen, die bei einer nachhaltigen Entwicklung unbedingt mitberücksichtigt werden müssen.	334.3	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		Die dem Wettbewerb zugrunde gelegte Geschossflächenzahl von 3,5 entspricht nicht einer mittleren Dichte, die gemäß dem geltenden FNP verbindlich sein sollte und übersteigt diese mit der Geschossflächenzahl von 4,4 auch noch!	334.4	C40_FNP_Entwickelbarkeit C48_GF/GFZ-HöheC29_Einbindung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Berliner Traufhöhe wird in der Umgebung eingehalten und hier in der Planung stark überschritten und überhaupt nicht berücksichtigt.		C50_Gebäudehöhen
		Grundsätzlich ist infrage zu stellen, ob die Ausweisung als Kerngebiet planungsrechtlich sinnvoll und geboten ist. Die Umgebung ist bislang nicht kerngebietstypisch, es handelt sich vor allem um ein Parkgebiet mit weitläufiger kultureller Nutzung. Einziger Grund für die Ausweisung als Kerngebiet ist die beabsichtigte Zulassung von Vergnügungsstätten und die Rechtfertigung einer besonders hohen Grundstücksausnutzung. Allerdings fehlen hierfür die städtebaulichen Gründe, die ein Überschreiten der Orientierungswerte des § 17 BauNVO rechtfertigen. Während die Planungspraxis fordert und dies auch in den BauGB-Novellierungen ihren Eingang findet, dass in Kerngebieten zukünftig Wohnen zulässig sein soll, um hier gerade die angestrebte „Urbanität“ von Kerngebieten zu erhöhen, wird hier ein reines Büronutzungsgebiet ausgewiesen, das seine „Urbanität“ durch Vergnügungsstätten und Sport- und sonstige Freizeitnutzungen erhalten soll. Dies entspricht nicht dem Leitbild der „nutzungsgemischten Stadt“ und schon gar nicht den Kriterien der nachhaltigen Stadtentwicklung.	334.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C29_Einbindung C41_Kerngebiet C45_Vergnügungsstätten C49_§17_BauNVO C43_Forderung_Wohnen
		Hier entsteht ein "totes Quartier", das nie zu einem "Kiez" werden wird. Hier geht es überhaupt nicht um die nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes, sondern allein um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer. Da keinerlei Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport und Freizeiteinrichtungsbedarf vorliegen, wurden keinerlei Festsetzungen zur horizontalen oder vertikalen Gliederung der Fläche unternommen, alles sieht einfach hingeklatscht aus, als hätte sich da jemand unkreativ mit Legosteinen beschäftigt.	334.6	C32_Unbelebt C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C31_Nutzungskonzept C28_städtebauliches_Konzept
		Ich als Anwohnerin bin mit diesem Entwurf nicht einverstanden und fordere Sie auf keine Baugenehmigung zu erteilen die Bauplanung dort sofort einzustellen und das Gebiet vollkommen neu zu planen.	334.7	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
335	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung. Hier eine Aufzählung von Argumenten: die Lehren aus der Corona-Pandemie werden missachtet: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht.	335.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt
		Bedrängung des schmalen Westparks durch die übermäßige Höhe der Gebäude	335.2	C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Verschattung des Westparks in den Vormittagsstunden, des Museumsparks in den Nachmittagsstunden.	335.3	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Das Gutachten zur Verschattung des Parks kommt zu dem Schluss, dass der Westpark nur in den Vormittagsstunden durch die Hochhäuser verschattet wird. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Teile des Westparks nachmittags von der westlich liegenden Bebauung verschattet werden. Notwendig wäre ein Gutachten zur Verschattung, das beides darstellt.	335.4	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Erhöhung der Windgeschwindigkeiten in weiten Teilen des Westparks, Düseneffekte und Fallwinde.	335.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Das Gutachten zum Windkomfort ist mangelhaft, weil mit über 30 Jahre alten Plänen gearbeitet wurde, in denen alle seit den 1990er Jahren zwischen Potsdamer Platz und Yorckstraße entstandenen Gebäude fehlen.	335.6	C22_Windkomfort
		- Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausches zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand. 100% Versiegelung, dadurch Erhöhung der Umgebungstemperaturen - Gesundheitsgefährdung durch Erhöhung der sommerlichen Temperaturen.	335.7	C20_klimaökologische_Auswirkungen C17_Versiegelungsgrad
		Verminderung der Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung, Erhöhung der Windgeschwindigkeiten.	335.8	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		100% Versiegelung, dadurch Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation, bzw. wenn die voll ist, in den Landwehrkanal, was dort zu Fischsterben führen kann. Dem Park würde das Wasser in Zukunft fehlen.	335.9	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		- Vertreibung von Vögeln und Fledermäusen Das Gutachten zum Artenschutz ist mangelhaft, weil vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde. - Gefährdung von Vögeln durch Glasarchitektur Übrigens: je mehr Vögel, desto glücklicher die Menschen – sagt die Studie von Joel Methorst (Doktorand am Senckenberg Biodiversität und Klima Forschungszentrum, am iDiv und der Goethe-Universität Frankfurt)	335.10	C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung
		Verlust an Biodiversität durch Versiegelung, Verlust an Flora und Fauna	335.11	C13_Flora_Fauna

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ignorieren und Bagatellisierung der zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima.	335.12	C71_Abwägung_privat/öffentlich
336	15.02.2021	Stellungnahme gegen die geplanten Hochhäuser im Gleisdreieckpark (B-Plan-Entwurf VI-140cab Urbane Mitte Süd) Der Gleisdreieckpark verdankt sich einem städteplanerischen Umdenken, das Berlin die Westtangente erspart hat. Heute sind nicht nur alle froh, dass die Westtangente nicht gebaut wurde, man kann sich solcherlei Stadtplanungen heute kaum mehr vorstellen. Allerdings verkörpert die Urbane Mitte einen ähnlich brachialen Planungsansatz, der die Lebenswelt der BürgerInnen so geringschätzt wie die Anforderungen, die der Klimawandel an eine zukunftsorientierte Stadtplanung stellt.	336.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Während moderne Stadtplanung auf die Integration von Wohnen und Arbeiten zielt, um die Fahrwege zu verkürzen, steht die Urbane Mitte für ein rückwärtsgewandtes Modell von monolithischen und unwirtschaftlichen Bürotürmen, die an den Abenden und den Wochenenden kaum genutzt werden.	336.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C32_Unbelebt
		Das Baugesetzbuch besagt, dass Vorhaben im Außenbereich nur zulässig sind, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Die geplanten Hochhäuser stehen aber den öffentlichen Belangen geradezu diametral gegenüber, weil sie den Mikrokosmos des Gleisdreieckparks negativ beeinträchtigen. Wozu wird unter großem Mitteleinsatz ein solch schöner Park geschaffen, wenn er wenige Jahre später durch sieben Hochhäuser wieder zerstört wird? Die Hochhäuser verschatten die weitere Umgebung, sie verändern das lokale Klima und degradieren die Schöneberger Wiese zu einem kleinen Vorgarten, der auch die Lebensqualität der AnwohnerInnen dauerhaft vermindern wird.	336.3	C04_§§30,34,35_BauGB C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung C20_klimaökologische_Auswirkungen C64_Park_optische_Einengung
		Der Gleisdreieckpark zieht sommers wie winters sehr viele Menschen an. Das besondere des Parks besteht in der Vielfältigkeit der Nutzungen und der Verschiedenheit der Menschen, die sich hier wohlfühlen. Der Bau von sieben Hochhäusern würde die wunderbare Atmosphäre des Parks grundlegend verändern und die Lebensqualität, die der Park bietet, zerstören.	336.4	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die Planung der Bürotürme reflektiert eine Zeit, in der von einem linearen Wachstum von Büroarbeitsplätzen ausgegangen wurde. Nach der Covid 19 Pandemie ist jedoch vollkommen unklar, wie sich der Bedarf an Büroflächen in Berlin künftig entwickeln wird.	336.5	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Festhalten an alten Planungsansätzen trotz Klimawandel, sich verändernder städteplanerischer Grundsätze und der Unsicherheit bezüglich des weiteren Büroflächenbedarfs wirkt wie eine Neuauflage der Westtangente. Statt immer wieder die Fehler zu wiederholen, die für so viele Bausünden in Berlin verantwortlich sind, wäre es großartig, wenn das Bezirksamt den Mut aufbringen würde, seinen Handlungsspielraum für eine ökologische Stadtplanung zu nutzen, die diesen Namen auch verdient: eine wirtschaftliche, nachhaltige Bauweise, die günstige Mieten für Gewerbe- und Wohnnutzung ermöglicht.	336.6	C59_nachhaltiges_Quartier
		Der Kreuzberger Baustadtrat wird im Tagesspiegel vom 10.2.2021 mit dem berechtigten Argument zitiert, dass dem Eigentümer „erhebliche Entschädigungen“ zustehen würden, sollte er nicht entsprechend der Planung von 2005 bauen dürfen. Können diese Kosten jedoch ein Argument dafür sein, sehenden Auges ein lebenswertes Stadtgebiet durch sieben einfallslos gestaltete Türme dauerhaft und unwiederbringlich zu zerstören? Wenn man sich vergegenwärtigt, wie die geplanten Hochhäuser aus der Perspektive von FußgängerInnen und AnwohnerInnen wirken, dann muss man mit aller Deutlichkeit fragen, ob diejenigen, die solche einfallslosen, am Computer entworfenen Monster vorschlagen und amtlicherseits genehmigen, selbst in ihrer unmittelbaren Nähe wohnen wollen würden? Würden sich die Menschen, die diese Hochhäuser planen und genehmigen, solche Gebäude in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft wünschen?	336.7	C28_städtebauliches_Konzept C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Viel angemessener wäre eine Bebauung, die mehr bezahlbaren Wohnraum schafft und Flächen für lokales Gewerbe ermöglicht. https://gleisdreieck-blog.de/2021/02/11/die-hochhaeuser-aus-der-perspektive-der-parkbesucher/	336.8	C43_Forderung_Wohnen C33_alternatives_Konzept
337	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung. Hier eine Aufzählung von Argumenten: die Lehren aus der Corona-Pandemie werden missachtet: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht.	337.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Bedrängung des schmalen Westparks durch die übermäßige Höhe der Gebäude	337.2	C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen
		Verschattung des Westparks in den Vormittagsstunden, des Museumsparks in den Nachmittagsstunden.	337.3	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Gutachten zur Verschattung des Parks kommt zu dem Schluss, dass der Westpark nur in den Vormittagsstunden durch die Hochhäuser verschattet wird. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Teile des Westparks nachmittags von der westlich liegenden Bebauung verschattet werden. Notwendig wäre ein Gutachten zur Verschattung, das beides darstellt.	337.4	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Erhöhung der Windgeschwindigkeiten in weiten Teilen des Westparks, Düseneffekte und Fallwinde.	337.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Das Gutachten zum Windkomfort ist mangelhaft, weil mit über 30 Jahre alten Plänen gearbeitet wurde, in denen alle seit den 1990er Jahren zwischen Potsdamer Platz und Yorckstraße entstandenen Gebäude fehlen.	337.6	C22_Windkomfort
		- Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausches zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand. 100% Versiegelung, dadurch Erhöhung der Umgebungstemperaturen - Gesundheitsgefährdung durch Erhöhung der sommerlichen Temperaturen.	337.7	C20_klimaökologische_Auswirkungen C17_Versiegelungsgrad
		Verminderung der Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung, Erhöhung der Windgeschwindigkeiten.	337.8	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		100% Versiegelung, dadurch Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation, bzw. wenn die voll ist, in den Landwehrkanal, was dort zu Fischsterben führen kann. Dem Park würde das Wasser in Zukunft fehlen.	337.9	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		- Vertreibung von Vögeln und Fledermäusen Das Gutachten zum Artenschutz ist mangelhaft, weil vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde. - Gefährdung von Vögeln durch Glasarchitektur Übrigens: je mehr Vögel, desto glücklicher die Menschen – sagt die Studie von Joel Methorst (Doktorand am Senckenberg Biodiversität und Klima Forschungszentrum, am iDiv und der Goethe-Universität Frankfurt)	337.10	C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung
		Verlust an Biodiversität durch Versiegelung, Verlust an Flora und Fauna	337.11	C13_Flora_Fauna
		Ignorieren und Bagatellisierung der zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima.	337.12	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
338	15.02.2021	Meine Einwände gegen das Bauvorhaben: In Berlin muss weniger Büroraum als vielmehr Wohnraum geschaffen werden. Der Erholungswert und die Aufenthaltsqualität des einzigartigen Parks würden stark gemindert.	338.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C68_Park_Aufenthaltsqualität
339	15.02.2021	Sie bewerben das Bauvorhaben "Urbane Mitte Süd" unter anderem mit dem BRLO Brewhouse, das den Park auf positive Weise belebt und einen Treffpunkt für Anwohner und umliegende Viertel bietet. Der Preisgekrönte Containerbau des Büros Graft (mit dem ebenfalls Preisgekrönten Brauerei Restaurant) nimmt den Industrial Charme der ehemaligen Brache und historischen Mitte mit deren dazugehörigen Elementen auf und setzt den vergleichsweise recht gleichförmigen, bereits entstandenen, Neubauten einen spannenden architektonischen Akzent entgegen. Warum kann diese Institution nicht weiterhin den Park aufwerten?	339.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
340	15.02.2021	Neben den hier schon vielfach vorgestellten und wie ich glaube berechtigten Bedenken allgemeiner Art, und den Bedenken zu den erwartenden massiven Auswirkungen für die lokal Betroffenen, möchte ich verstärkt auf das gesamt ökologische und ökonomische Umfeld hinweisen... Das Bauvorhaben widerspricht massiv allen zeitgemäßen bevölkerungspolitischen, ökonomischen und ökologischen Notwendigkeiten. Deutschland und Berlin haben genau wie die meisten Staaten des europäischen Umlandes seit Jahrzehnten eine stagnierende bzw. rückläufige Bevölkerungsentwicklung. (1) Dem ist und sollte verstärkt für die nahe Zukunft in Planung und Ausführung solcher Vorhaben auch und gerade in Berlin-Kreuzberg Rechnung zu tragen sein. Zusätzlicher (und in der Regel unbezahlbarer) Wohn- und Büroraum ist gesellschaftlich unnötig.	340.1	C59_nachhaltiges_Quartier C03_Bevölkerungsentwicklung
		Der durch die aktuelle Covid-Entwicklung eingebrochene Büromarkt wird sich während und nach einem eventuellen Ende der Pandemie höchstwahrscheinlich nicht in weiterer steigenden Nachfrage realisieren, sondern eher dem eingeschlagenen und praktikableren Homeoffice Weg folgen... (also werden die prognostizierten Werte und Renditen nicht erreicht und damit wahrscheinlich auch nicht die anvisierten Finanzierungsziele...)	340.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		In unserer Zeit erscheint es wesentlich notwendiger der "gesamten ökologischen Welt und Klima Situation" Rechnung zu tragen. Somit ist die Fortführung auch langfristig bestehender sowie die weitere Planung und Entwicklung von unnötigen Bauvorhaben dieser Größenordnung nicht nur lokal unökologisch und auch ökonomisch falsch, sondern auch im Hinblick auf die bestehenden ökologisch notwendigen Aufgaben, die	340.3	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		vor uns liegen ein Verbrechen durch Verschwendung von nötig gebrauchten Ressourcen, und an der Zukunft unserer noch realistisch möglichen menschlichen Gesellschaft.		
		Das Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa (2) beschäftigt sich zwar ausführlich mit der lokalen Wetterentwicklung im Gebiet der Bebauungspläne berücksichtigt aber in keinsten Weise den gesamtgesellschaftlichen ökologisch und ökonomischen Rahmen und der grundsätzlichen Notwendigkeit oder gar der klimaökologischen Schädlichkeit eines solchen Vorhabens. Die durch die Verhinderung dieses Projektes eingesparte wirtschaftliche Kapazität und Energie sollte vielleicht eher aufgewendet werden in die Unterstützung unserer Natur und unsere Umwelt. Dies bringt uns und unsere Kinder der Möglichkeit einer Überwindung der realen Bedrohungen der Klimaerwärmung näher.	340.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen C59_nachhaltiges_Quartier
		Wenn wir es in dieser prekären Situation als Gesellschaft nicht schaffen, den bisherigen üblichen am Kapital orientierten Verfahrensweisen Einhalt zu gebieten, werden wir keine langfristige Zukunft mehr generieren können, um einen Nutzen aus dem "geplant zu bauenden Gewerbepark" ziehen zu können...	340.5	C81_Subjektiv
		Die Entscheider der berufenen Gremien, die Senatsverwaltung von Berlin und der Bezirke, die politischen Parteien, und die Verantwortlichen der Industrie und des Handels, sollten in unser aller Interesse den Mut finden derartig Projekte zu verhindern bzw. nicht mehr zu genehmigen. Beispielhaftes Verhalten zeigte z.B. die französische Regierung: Sie hat den Ausbau des Pariser Flughafens "Charles de Gaulle" aus Klima und Umweltschutzgründen gestoppt.... "... Das Projekt stehe nicht länger in Einklang mit der Umweltpolitik..." (3)	340.6	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		(1) https://www.bib.bund.de/DE/Fakten/Fakt/W32-Bevoelkerungszahl-Wachstum-Europa-ab-1950.html (2) „Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) in Berlin (Gutachterliche Stellungnahme zum Einfluss der beabsichtigten Nutzungsänderung auf das Schutzgut Klima der Firma GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Große Pfahlstraße 5a, 30161 Hannover) (3) 2021.02.11 https://www.deutschlandfunk.de/frankreich-regierung-stoppt-flughafenausbau-in-paris.2932.de.amp?drn:news_id=1226569	340.7	-
341	15.02.2021	Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten	341.1	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.		C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ich lehne den derzeitigen Bebauungsplan VI-140cab als nicht zeitgemäß ab und fordere eine Neuausrichtung der Planung die die Bedürfnisse nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin sowie den ökologisch und sozial wichtigen Standort mitten im Park am Gleisdreieck berücksichtigt. Die Planung dieses Areals muss sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.	341.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen C59_nachhaltiges_Quartier
342	15.02.2021	Ich schließe mich der Kritik der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck zum o.g. Bauvorhaben an: "Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck lehnt den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet. Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begründungsverpflichtung ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten."	342.1	C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C83_unklareAussage (Begründungsverpflichtung) C23_Eingriff_Ausgleich
343	15.02.2021	Zu oben genannten Bauvorhaben möchte ich hiermit Stellung nehmen und bitte Sie, das komplette Bauvorhaben noch einmal nach dem neusten Stand zu überprüfen. das beinhaltet: ▪ Überprüfung des Windkomforts inkl. Beachtung der neuen Bebauung im Umkreis ▪ Berücksichtigung diverser Gutachten bzgl. Stadtklima ▪ Berücksichtigung des Rückgangs der Nachfrage nach Büroflächen ▪ Berücksichtigung der beschlossenen Klimaschutzprogramme.	343.1	C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen C42_Büromarkt_Büroflächen C59_nachhaltiges_Quartier

Seite 308 von 502 Stand: 01.06.2023

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Bestandserfassung sollte somit zumindest den Bebauungsstand des Plangebiets von 2015 widerspiegeln. Dem ist nicht annähernd der Fall, siehe das (undatierte) Kartenmaterial zum klimaökologischen Gutachten (GEO-NET (2018a): Klimaökologisches Fachgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca) und das Gutachten zur Entwicklung der Windverhältnisse (GEO-NET (2018): Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort für das Projekt „Urbane Mitte am Gleisdreieck“). Die genannten Gutachten betreffen das Schutzgut Klima/ Luft und die Auswirkungen des Vorhabens auf klimawirksame Strukturen, den Luftaustausch sowie die Folgen des Klimawandels. Die erfolgte Begründung des Umweltberichts ist somit hinsichtlich wesentlicher Punkte unvollständig. Dies stellt einen erheblichen Mangel im Abwägungsvorgang dar.		C22_Windkomfort
		Der vorliegende Fehler ist gemäß § 214 Abs. 1 Nr. 1 BauGB als beachtlich einzustufen. Auch wenn dies für die Einstufung der Beachtlichkeit gemäß BauGB nicht zentral ist, ist dennoch festzustellen, dass das Abwägungsergebnis „nicht erheblich“ ohne diesen Vorgangsfehler vermutlich anders ausgefallen wäre, was alleine schon durch folgenden Passus im Umweltbericht dokumentiert wird: „Das Plangebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen. Die Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen sind zu sichern. Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ Der Bebauungsplan ist daher rechtlich nicht wirksam.	345.3	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich C59_nachhaltiges_Quartier
		Weiterhin halten wir es aus städteplanerischer Sicht und aus Sicherheitsaspekten (Rettungszufahrt usw.) unverantwortlich, dass die GFZ (je nach Berechnung) zwischen 4,1 und 5,1 betragen darf, wenn nach BauNVO eine GFZ von maximal 3,0 zulässig ist.	345.4	C49_§17_BauNVO
		Zusätzlich wird es durch die geplante Bebauung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Kulturgüter“ geben. Zwar wird kein direkter baulicher Eingriff geplant, aber es wird sowohl das Deutsche Technikmuseum, die denkmalgeschützten Gebäude des Areals in ihrer Erscheinung als auch die denkmalgeschützte Hochbahn massiv überlagert.	345.5	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Die neuen Gebäude werden den sozialen Bruch in Kreuzberg weiter befeuern. Während die geplanten Gebäude Nutznießer des Ausblicks und der Lage (Blick auf den Park und die Grünflächen; zentrale verkehrsgünstige Lage) sind, wird das bestehende Quartier ausgenutzt: der nördliche Teil des Westparks wird extrem beschattet, der Park wird durch die Gebäudegrößen quasi „visuell unterworfen“, die bestehende Infrastruktur von Zufahrtsstraßen wird auf ein Maximum	345.6	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		belastet werden, der Mangel von Rettungswegen wird durch die „Freiflächen“ des Parks kompensiert. Der Park wird zur Mittagswiese der Nutzer der Gebäude und zur Rangierfläche für Zulieferung, Müllsammlung, Müllabfuhr usw. degradiert.		C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung
		Wir fragen uns, weshalb nach den heutigen Erfahrungen des vergangenen Pandemie-Jahrs über 100.000 qm neue Büroflächen benötigt werden, von denen ein großer Teil nach aktuellen Berechnungen und Vorhersagen von Experten wahrscheinlich leer stehen wird?	345.7	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplanten Gebäude sind in Zeiten der aktuellen Niedrigzinsphase einzig als Investitions- und Abschreibungsobjekt geplant. Die langfristigen direkten und indirekten Kosten durch Leerstand und Verfall in den kommenden Jahren und Jahrzehnten werden der Bezirk und die Anwohner tragen müssen.	345.8	C27_Ziel_B-Plan
		Weiterhin weisen wir auf die Stellungnahme des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg vom 16. Januar 2019 hin. Zitat: „Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten „Park am Gleichdreieck (sic!) - Westpark“ auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrückende Wirkung der geplanten Gebäudetürme...“).	345.9	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung
		Vor fast 10 Jahren sind wir in die Großbeerenstraße gezogen - ein wesentlicher Grund dafür war die Lage nahe am Park am Gleichdreieck, der durch seine Fläche und seine Diversität an Angeboten und Orten eine große Bereicherung für das Viertel und seine Bewohner darstellt.	345.10	C63_Park_Erhalt
		Mit einem Riegel an Hochhäusern, die wie eine Mauer die beiden Parkteile teilen, die den Park massiv beschatten und visuell unterdrücken werden, mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einem langfristigen Leerstand von Gewerbeflächen wird der Park als Erholungsfläche für die Anwohner an Attraktivität deutlich einbüßen.	345.11	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		In der heutigen Zeit wollen und müssen wir uns mit Nachhaltigkeit, Ökologie, Klimawandel und lebenswertem sozialen städtischen Wohnen auseinandersetzen. Investoren und politische Entscheidungsträger, die ein Gewerbe-Areal wie die sogenannte „Urbane Mitte“ als „zukunftsorientierte Architektur“ bezeichnen, sind in ihrer Vorstellungskraft zurückgeblieben und gehören in eine andere Zeit. Heutige Entscheidungen über Baumaßnahmen dieser Größenordnung dürfen nicht primär auf kurzfristigen Profit ausgerichtet sein, sondern auf sozialen Zusammenhalt und eine nachhaltige Entwicklung, die die Stadt auch für künftige Generationen lebenswert macht.	345.12	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die aktuelle Bauplanung ist - so wie sie aktuell vorliegt - unbedingt zu widerrufen. Rechtliche, ökologische, soziale und zukunftsorientierte Gründe dafür gibt es genug.	345.13	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
346	15.02.2021	Hiermit erheben wir fristgemäß Einspruch zum o.g. Bebauungsplan VI-140cab, da dieser nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß § 2 bis § 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllt.	346.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
		Fehler bei der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB stellen einen Verstoß gegen § 2 Abs. 3 BauGB dar. Wesentliche Teile der Umweltprüfung sind fehlerhaft, da sie auf falschen Daten beruhen. Gemäß Umweltbericht ist „zeitlicher Ausgangspunkt für die Betrachtung der Umweltauswirkungen (...) der Zustand zum Zeitpunkt der Einleitung des Bebauungsplans VI-140ca im Jahr 2015.“ Weiter wird ausgeführt: „Da sich das Plangebiet zum Zeitpunkt der Teilung gegenüber der Erhebung von 2015 nicht wesentlich geändert hat, ist die Bestandserfassung von 2015 noch als Abwägungsgrundlage geeignet.“ Die Bestandserfassung sollte somit zumindest den Bebauungsstand des Plangebiets von 2015 widerspiegeln. Dem ist nicht annähernd der Fall, siehe das (undatierte) Kartenmaterial zum klimaökologischen Gutachten (GEO-NET (2018a): Klimaökologisches Fachgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca) und das Gutachten zur Entwicklung der Windverhältnisse (GEO-NET (2018): Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort für das Projekt „Urbane Mitte am Gleisdreieck“). Die genannten Gutachten betreffen das Schutzgut Klima/ Luft und die Auswirkungen des Vorhabens auf klimawirksame Strukturen, den Luftaustausch sowie die Folgen des Klimawandels. Die erfolgte Begründung des Umweltberichts ist somit hinsichtlich wesentlicher Punkte unvollständig. Dies stellt einen erheblichen Mangel im Abwägungsvorgang dar.	346.2	C11_Umweltbericht C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Der vorliegende Fehler ist gemäß § 214 Abs. 1 Nr. 1 BauGB als beachtlich einzustufen. Auch wenn dies für die Einstufung der Beachtlichkeit gemäß BauGB nicht zentral ist, ist dennoch festzustellen, dass das Abwägungsergebnis „nicht erheblich“ ohne diesen Vorgangsfehler vermutlich anders ausgefallen wäre, was alleine schon durch folgenden Passus im Umweltbericht dokumentiert wird: „Das Plangebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. Stadtbäume sind zu erhalten bzw. neu zu pflanzen. Die Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen sind zu sichern. Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“	346.3	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Bebauungsplan ist daher rechtlich nicht wirksam.		
		Weiterhin halten wir es aus städteplanerischer Sicht und aus Sicherheitsaspekten (Rettungszufahrt usw.) unverantwortlich, dass die GFZ (je nach Berechnung) zwischen 4,1 und 5,1 betragen darf, wenn nach Bau NVO eine GFZ von maximal 3,0 zulässig ist.	346.4	C49_§17_BauNVO
		Zusätzlich wird es durch die geplante Bebauung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Kulturgüter“ geben. Zwar wird kein direkter baulicher Eingriff geplant, aber es wird sowohl das Deutsche Technikmuseum, die denkmalgeschützten Gebäude des Areals in ihrer Erscheinung als auch die denkmalgeschützte Hochbahn massiv überlagert.	346.5	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denk-mäler
		Die neuen Gebäude werden den sozialen Bruch in Kreuzberg weiter befeuern. Während die geplanten Gebäude Nutznießer des Ausblicks und der Lage (Blick auf den Park und die Grünflächen; zentrale verkehrsgünstige Lage) sind, wird das bestehende Quartier ausgenutzt: der nördliche Teil des Westparks wird extrem beschattet, der Park wird durch die Gebäudegrößen quasi „visuell unterworfen“, die bestehende Infrastruktur von Zufahrtsstraßen wird auf ein Maximum belastet werden, der Mangel von Rettungswegen wird durch die „Freiflächen“ des Parks kompensiert. Der Park wird zur Mittagswiese der Nutzer der Gebäude und zur Rangierfläche für Zulieferung, Müllsammlung, Müllabfuhr usw. degradiert.	346.6	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung
		Wir fragen uns, weshalb nach den heutigen Erfahrungen des vergangenen Pandemie-Jahrs über 100.000 qm neue Büroflächen benötigt werden, von denen ein großer Teil nach aktuellen Berechnungen und Vorhersagen von Experten wahrscheinlich leer stehen wird?	346.7	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplanten Gebäude sind in Zeiten der aktuellen Niedrigzinsphase einzig als Investitions- und Abschreibungsobjekt geplant. Die langfristigen direkten und indirekten Kosten durch Leerstand und Verfall in den kommenden Jahren und Jahrzehnten werden der Bezirk und die Anwohner tragen müssen.	346.8	C27_Ziel_B-Plan
		Weiterhin weisen wir auf die Stellungnahme des Bezirkes Tempelhof-Schöneberg vom 16. Januar 2019 hin. Zitat: „Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten „Park am Gleichdreieck (sic!) - Westpark“ auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme...“).	346.9	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung
		Vor fast 10 Jahren sind wir in die Großbeerenstraße gezogen - ein wesentlicher Grund dafür war die Lage nahe am Park am Gleichdreieck, der durch seine Fläche und seine Diversität an Angeboten und Orten eine große Bereicherung für das Viertel und seine Bewohner darstellt.	346.10	C63_Park_Erhalt
		Mit einem Riegel an Hochhäusern, die wie eine Mauer die beiden Parkteile teilen, die den Park massiv beschatten und visuell unterdrücken werden, mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einem	346.11	C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		langfristigen Leerstand von Gewerbeflächen wird der Park als Erholungsfläche für die Anwohner an Attraktivität deutlich einbüßen.		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		In der heutigen Zeit wollen und müssen wir uns mit Nachhaltigkeit, Ökologie, Klimawandel und lebenswertem sozialen städtischen Wohnen auseinandersetzen. Investoren und politische Entscheidungsträger, die ein Gewerbe-Areal wie die sogenannte „Urbane Mitte“ als „zukunftsorientierte Architektur“ bezeichnen, sind in ihrer Vorstellungskraft zurückgeblieben und gehören in eine andere Zeit. Heutige Entscheidungen über Baumaßnahmen dieser Größenordnung dürfen nicht primär auf kurzfristigen Profit ausgerichtet sein, sondern auf sozialen Zusammenhalt und eine nachhaltige Entwicklung, die die Stadt auch für künftige Generationen lebenswert macht.	346.12	C59_nachhaltiges_Quartier
		Die aktuelle Bauplanung ist - so wie sie aktuell vorliegt - unbedingt zu widerrufen. Rechtliche, ökologische, soziale und zukunftsorientierte Gründe dafür gibt es genug.	346.13	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
347	15.02.2021	Ich spreche mich gegen eine weitere Bebauung des Parks am Gleisdreieck aus. Denn das würde Bedrängung des schmalen Westparks, Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, zu viel Kommerz, eine weitere Versiegelung und Beeinträchtigung des Klimas sowie eine Verschandelung des historischen Ortes bedeuten!	347.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
348	15.02.2021	Ich spreche mich gegen eine weitere Bebauung des Parks am Gleisdreieck aus. Denn das würde Bedrängung des schmalen Westparks, Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, zu viel Kommerz, eine weitere Versiegelung und Beeinträchtigung des Klimas sowie eine Verschandelung des historischen Ortes bedeuten!	348.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
349	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil die Lehren aus der Corona-Pandemie nicht berücksichtigt werden: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht.	349.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Ebenso stellt die Verschattung des Parks einen negativen Einfluss auf die Nutzung des Parks dar. Mehr gefühlte Dunkelheit lässt Menschen Orte meiden. Eine niedriggeschossigere Bauweise würde dem entgegenkommen und gleichzeitig der Anonymisierung vorbeugen.	349.2	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C50_Gebäudehöhen
		Für mich ist der Gleisdreieckpark ein kleines Naherholungsgebiet, dass mitten in der Stadt eine Insel darstellt. Das geht durch die jetzige Planung verloren.	349.3	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität
350	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil wir weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks in Berlin brauchen.	350.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die geplante Bebauung vermindert die Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung und durch Erhöhung der Windgeschwindigkeiten.	350.2	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Eine ökologische Ausgleichfläche wird zur Vorgartenwiese der Hochhäuser degradiert.	350.3	C66_Park_Ausgleichsfläche

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Seit Jahrzehnten ist das westliche Ende des Bahnsteigs der U1 ein Aussichtspunkt, vom dem aus das Bahngelände, bzw. heute der Westpark überblickt werden kann. Gleichzeitig ist von hier ein Stadtpanorama erlebbar mit der westlich anschließenden Bebauung von Schöneberg und Tiergarten Süd. Nach Norden gibt es eine Blickbeziehung zum Potsdamer Platz, nach Süden bis zum Schöneberger Gasometer. Alle diese Blickbeziehungen würden durch die Hochhäuser verbaut werden.	350.4	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Zu den vielen Gründen, die gegen die Bebauung sprechen, kommt noch die Überlastung des schon jetzt stark genutzten Parks durch kommerzielle Angebote von Einzelhandel und Gastronomie in den Sockelgeschossen der Hochhäuser.	350.5	C67_Park_Übernutzung
351	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil wir weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks in Berlin brauchen.	351.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die geplante Bebauung vermindert die Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung und durch Erhöhung der Windgeschwindigkeiten.	351.2	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Eine ökologische Ausgleichfläche wird zur Vorgartenwiese der Hochhäuser degradiert.	351.3	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Seit Jahrzehnten ist das westliche Ende des Bahnsteigs der U1 ein Aussichtspunkt, vom dem aus das Bahngelände, bzw. heute der Westpark überblickt werden kann. Gleichzeitig ist von hier ein Stadtpanorama erlebbar mit der westlich anschließenden Bebauung von Schöneberg und Tiergarten Süd. Nach Norden gibt es eine Blickbeziehung zum Potsdamer Platz, nach Süden bis zum Schöneberger Gasometer. Alle diese Blickbeziehungen würden durch die Hochhäuser verbaut werden.	351.4	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Zu den vielen Gründen, die gegen die Bebauung sprechen, kommt noch die Überlastung des schon jetzt stark genutzten Parks durch kommerzielle Angebote von Einzelhandel und Gastronomie in den Sockelgeschossen der Hochhäuser.	351.5	C67_Park_Übernutzung
352	15.02.2021	Die mit dem Bauen des Gewerbe-Areals „Urbane Mitte“ einhergehende 100 % Bodenversiegelung, der Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer, die Verschärfung der Windverhältnisse, sowie das Bauen von Tiefgaragen - um nur einige Faktoren zu benennen - werden zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.	352.1	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C57_Fassadengestaltung C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C35_gesicherte_Erschließung
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	352.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen. Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen nicht den geforderten Sicherheitsstandards. Dies ist in ungewöhnlich deutlicher Form auch den diversen fachlichen Stellungnahmen zum B-Plan zu entnehmen. https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/bebauungsplaene/bebauungsplan.1038136.php	352.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert C81_Subjektiv C35_gesicherte_Erschließung
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	352.4	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Wir als Bürger von Berlin und Anwohner, deren langjährigem bürgerschaftlichen Engagement der Gleisdreieckspark zu großen Teilen seine Existenz verdankt, wünschen uns ein lebenswertes Berlin	352.5	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		als Stadt der Zukunft und eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Bedürfnisse nicht befriedigen können.		
		Antworten auf die Frage, was die Stadt oder den Ort der Zukunft lebenswert macht, lassen sich nur im Dialog und gemeinsam mit der Bevölkerung finden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist entscheidend für den Erfolg von kommunalem Klimaschutz und erfolgreicher Stadtplanung im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaft.	352.6	C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Wir lehnen den derzeitigen Bebauungsplan VI-140cab als nicht zeitgemäß ab und fordern eine Neuausrichtung der Planung für dieses exponierte Areal, die sowohl die veränderten Bedingungen für Gewerberaum durch Corona, die Bedürfnisse nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin sowie den ökologisch und sozial wichtigen Standort mitten im Park am Gleisdreieck berücksichtigt. Die Planung dieses Areals muss sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten. Nicht mehr und nicht weniger fordern wir von den politischen Akteuren und dem verantwortlichen Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg.	352.7	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C59_nachhaltiges_Quartier
353	15.02.2021	Ich wende mich aus den folgenden Gründen gegen die Bebauung des Geländes am Gleisdreieck-Park: die Lehren aus der Corona-Pandemie missachtet werden: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht. Siehe Artikel der AG Bauen und Wohnen des Stadtteilforums Tiergarten Süd: Weniger Büros, dafür Wohnungen!	353.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Bedrängung des schmalen Westparks durch die übermäßige Höhe der Gebäude, siehe dazu Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg (PDF-Dokument)	353.2	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen
		Verschattung des Westparks in den Vormittagsstunden, des Museumsparks in den Nachmittagsstunden.	353.3	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Das Gutachten zur Verschattung des Parks kommt zu dem Schluss, dass der Westpark nur in den Vormittagsstunden durch die Hochhäuser verschattet wird. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Teile des Westparks nachmittags von der westlich liegenden Bebauung verschattet werden. Notwendig wäre ein Gutachten zur Verschattung, das beides darstellt.	353.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Erhöhung der Windgeschwindigkeiten in weiten Teilen des Westparks, Düseneffekte und Fallwinde.	353.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Das Gutachten zum Windkomfort ist mangelhaft, weil mit über 30 Jahre alten Plänen gearbeitet wurde, in denen alle seit den 1990er Jahren zwischen Potsdamer Platz und Yorckstraße entstandenen Gebäude fehlen. Siehe Artikel „Die ökologischen Folgen der Hochhäuser . . . „	353.6	C22_Windkomfort
		- Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausches zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand. 100% Versiegelung, dadurch Erhöhung der Umgebungstemperaturen - Gesundheitsgefährdung durch Erhöhung der sommerlichen Temperaturen.	353.7	C20_klimaökologische_Auswirkungen C17_Versiegelungsgrad
		Verminderung der Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung, Erhöhung der Windgeschwindigkeiten.	353.8	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		100% Versiegelung, dadurch Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation, bzw. wenn die voll ist, in den Landwehrkanal, was dort zu Fischsterben führen kann. Dem Park würde das Wasser in Zukunft fehlen.	353.9	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		- Vertreibung von Vögeln und Fledermäusen Das Gutachten zum Artenschutz ist mangelhaft, weil vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde. Siehe Artikel „Erst Roden und Abräumen, dann die Gutachter kommen lassen“ - Gefährdung von Vögeln durch Glasarchitektur Übrigens: je mehr Vögel, desto glücklicher die Menschen – sagt die Studie von Joel Methorst (Doktorand am Senckenberg Biodiversität und Klima Forschungszentrum, am iDiv und der Goethe-Universität Frankfurt)	353.10	C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung
		Verlust an Biodiversität durch Versiegelung, Verlust an Flora und Fauna	353.11	C13_Flora_Fauna
		Ignorieren und Bagatellisierung der zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima. Beispiel für eine der vielen Bagatellisierungen auf Seite 75 der Begründung zum B-Plan: Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet.	353.12	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.“ Siehe dazu Bündnis Stadtnatur K61 Stellungnahme B-Plan Urbane Mitte Dez-2020		
		Missbrauch des Parks, der als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, als Bettvorleger für die Hochhauskulisse. Siehe „Einspruch der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck gegen den B-Plan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“	353.13	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C64_Park_optische_Einengung
		Verstellung der historischen, denkmalgeschützten Bauten des Postbahnhofs, des Wasserturms des U-Bahnhofs Gleisdreieck und der Hochbahnviadukte. Siehe Artikel „Unabhängige Gutachten? Denkmalschutz im Bebauungsplan Urbane Mitte“ Seit Jahrzehnten ist das westliche Ende des Bahnsteigs der U1 ein Aussichtspunkt, vom dem aus das Bahngelände, bzw. heute der Westpark überblickt werden kann. Gleichzeitig ist von hier ein Stadtpanorama erlebbar mit der westlich anschließenden Bebauung von Schöneberg und Tiergarten Süd. Nach Norden gibt es eine Blickbeziehung zum Potsdamer Platz, nach Süden bis zum Schöneberger Gasometer. Alle diese Blickbeziehungen würden durch die Hochhäuser verbaut werden.	353.14	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		- Das Gleisdreieck entstand aus den Güterbahnhöfen der Potsdamer, der Anhalter Bahn sowie der Dresdener Bahn, die später zum Postbahnhof wurde. Dieser historische entstandene und heute als Park genutzte Freiraum, würde durch die sieben Hochhäuser zerschnitten, die sich wie ein Keil von Norden in den Freiraum schieben. - Visuelle Zerschneidung des historischen Freiraums der Güterbahnhöfe der Potsdamer und der Anhalter Bahn sowie des Postbahnhofs.	353.15	C26_Gesamtentwicklung C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Überlastung des schon jetzt stark genutzten Parks durch kommerzielle Angebote von Einzelhandel und Gastronomie in den Sockelgeschossen der Hochhäuser.	353.16	C67_Park_Übernutzung
		Beschallung des Parks durch die Außengastronomie der Hochhäuser.	353.17	C54_schalltechnische_Untersuchung
		Zusätzliches Verkehrschaos in der Schöneberger, Luckenwalder und Trebbiner Straße insbesondere an den Tagen, an denen Veranstaltungen in der STATION stattfinden. Fragen zum Verkehrsgutachten 2018	353.18	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Die Planung stimmt nicht überein mit den Anforderungen aus dem Hochhausleitbild der Senatsverwaltung – der Mangel an echter Beteiligung an der Planung und eine rein gewerbliche Nutzung sind nicht kompatibel mit dem Hochhausleitbild, um nur zwei Aspekte zu nennen. Mehr zum Hochhausleitbild.	353.19	C08_Hochhausleitbild

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Bauvolumen ist überzogen. Die Geschossflächenzahl von 4,1 bzw. 5,1 (je nach Berechnungsmethode) übersteigt die im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Zahl von 3,5. Laut Baunutzungsverordnung sind in einem Kerngebiet maximal 3,0 GFZ zulässig. Das Bauvolumen sollte mindestens auf das rechtliche zulässige Maß beschränkt werden.	353.20	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
354	15.02.2021	Der Gleisdreieckpark ist mein täglicher Arbeitsweg per Fahrrad. Ich wende mich gegen die geplante Bebauung und bitte Sie, sie zurück zu nehmen, denn die allgemeine Verdichtung der Stadt bedingt, dass auch der Gleisdreieckpark unaufhörlich stark genutzt ist und keine weitere Bebauung an den Rändern verträgt, schon jetzt sind viele Menschen in die Neubauten ringsum gezogen. Raum und Luft werden immer enger und weniger, von den ökologischen Folgen ganz zu schweigen. Was Geld bringt, muss sinnvoll sein. Diese Planung ist es nicht.	354.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C67_Park_Übernutzung C71_Abwägung_privat/öffentlich
355	15.02.2021	Derzeit wird öffentlich über die Umnutzung von Gewerbeflächen in Wohnflächen diskutiert, da es ein Überangebot von Gewerbeflächen in der Stadt gibt. Unter diesen Gegebenheiten ist es nicht sinnvoll eine derartige Dichte und Masse an Gewerbegebäuden im innenstädtischen Naherholungsbereich zu errichten.	355.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung
		Auch ist nicht ersichtlich, wie den schwierigen klimatischen Bedingungen der bereits hoch verdichteten Innenstadt Rechnung getragen wird. Der B-Plan-Entwurf nimmt in keiner Weise die Erfordernisse einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung auf, wie sie inzwischen auch in verschiedenen Senatsvorlagen formuliert worden sind. Es ist ein Entwurf auf einer vergangenen Zeit.	355.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen C59_nachhaltiges_Quartier
356	15.02.2021	Hiermit fordere ich Sie höflichst auf, den Bebauungsplan noch einmal gründlichst zu prüfen und zurück zu ziehen!	356.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		In Zeiten wie diesen, wo die Büros dieser Stadt leerstehen und Homeoffice wichtiger wird denn je, das Zentrum Berlins mit Hochhäusern zuknallen mit vorwiegend gewerblicher Nutzung - dafür habe ich keinerlei Verständnis!	356.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Zerstörung der Artenvielfalt - Stichwort Vögel und Fledermäuse -, die Verschattung, die Zerstörung des Stadtbilds, und das im 21.Jahrhundert?	356.3	C14_Artenschutz C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich fordere Sie also auf, den Bebauungsplan in dieser jetzigen, völlig unzeitgemäßen Form unverzüglich zurück zu ziehen und Berlin nicht zu zerstören!	356.4	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
357	15.02.2021	Hochhäuser am bzw. im Park? Nein, danke!	357.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
358	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil sie mir veraltet und für die jetzigen Bedarfe der Menschen in Berlin völlig überzogen und unangemessen erscheint.	358.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Corona hat den Bedarf an Büroräumen stark reduziert, das wird sich auch in Zukunft nicht verändern. Gebraucht werden dagegen nach wie vor bezahlbare Wohnungen, an denen mangelt es wirklich.	358.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Außerdem sind auf den Flächen, die bebaut werden sollen, offene und für Berlin typische Sozialräume entstanden, die es zu bewahren gilt. Berlin ist attraktiv für Menschen aus der ganzen Welt, "weil es immer nur wird, und nicht ist". Dieses sympathische Unfertige dieser Flächen am Park würde durch die geplante Bebauung komplett verschwinden und Berlin würde damit an Attraktivität einbüßen. Warum geht das nicht auch ein paar Nummern kleiner? Warum muss das Bauvorhaben so überflüssig groß und gigantisch sein?	358.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C27_Ziel_B-Plan
359	15.02.2021	Als Anwohnerin wende ich mit folgenden Argumenten gegen den Bebauungsplan: 127.000 km² Gewerbefläche ist bei derzeitigem Leerstand und Post Corona (Home Office Ausbreitung) und der großen Wohnungsnot in Berlin nicht zeitgemäß	359.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C72_nur_VI-140cab C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die geplante Hochhauskulisse verändert die architektonische Anmutung und auch die Funktion, den Erholungswert und Die Nutzbarkeit des Parks dramatisch, v.a. durch Veränderung des Mikroklimas, die Schaffung von Windkanälen und insbesondere die großflächige Verschattung	359.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Der jetzt schon sehr volle Park kann nicht weitere 3.000-5.000 tägliche Nutzer verkraften	359.3	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		der Park mit seinen Erholungs- und Freizeitfunktionen sollte im Mittelpunkt der Planung stehen und deswegen sollte maximal nur eine kleinteilige und niedrige Bebauung zugelassen werden.	359.4	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C28_städtebauliches_Konzept
360	15.02.2021	Ich bin mit dem Bebauungsplan nicht einverstanden. Der Park ist aktuell ein Platz der Erholung und wird von der Bevölkerung auch so wahrgenommen. Eine Bebauung in der Mitte zerstört dies. Es würde keine freie Sicht im Park mehr möglich sein, das Bild des Parks würde sich nachhaltig ändern und man würde sich gefangen zwischen den Häusern fühlen.	360.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C64_Park_optische_Einengung C62_Ortsbild_Sichtachsen C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Außerdem bringen Bürogebäude immer Überwachung mit sich. Auch dies wäre direkt neben oder sogar in einem Park, der zur Erholung von der Bevölkerung genutzt wird, nicht angemessen und steht im Widerspruch mit der Nutzung des Parks. Ich bitte Sie, um eine Stellungnahme zu den oben aufgeführten Punkten.	360.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
361	15.02.2021	Ich befürchte, dass durch die geplante Bebauung eine weitere Zurückdrängung von Flora und Fauna hingenommen werden muss und damit eine der wichtigen Oasen, die als grüne Lunge der Stadt dienen, weiter abnehmen und schrumpfen wird. Gerade in Coronazeiten habe ich, wie viele andere Berliner den Park am Gleisdreieck als Naturzufucht genutzt und der Verlust jedes Quadratmeters wäre für mich unerträglich.	361.1	C63_Park_Erhalt C13_Flora_Fauna
362	15.02.2021	Hiermit erhebe ich fristgemäß Einspruch zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.	362.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Die wichtigsten Punkte: Seit über 10 Jahren ist ein Mangel an Wohnraum in Berlin zu beklagen. Der Berliner Senat war nicht in der Lage dieses Problem zu lösen. Eine Möglichkeit, mitten im Stadtzentrum neue Wohnungen zu schaffen, darf nicht verspielt werden. Wenigstens eine Kombination von Wohnraum und Gewerbeflächen muss hier möglich sein.	362.2	C43_Forderung_Wohnen
		Es sollen lediglich Gewerbeflächen, insbesondere Büroflächen gebaut werden, dabei ist der Leerstand an Büroflächen in Berlin immer höher und wird sich wahrscheinlich (durch Erfahrungen mit Homeoffice) noch erhöhen. Als eine, die direkt am Park wohnt, empfinde ich die Vorstellung, nachts vorbei an leeren Wohnblocks von der U-Bahn nach Hause zu laufen, sehr unangenehm und ängstigend.	362.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Nichts gegen einige wenigen neuen Bars und Restaurants, aber dies muss auch in Maßen sein und kann Lebendigkeit durch das Wohnen von Menschen nicht ersetzen. Außerdem soll die Entstehung von Partie-hotspots nicht noch zusätzlich befördert werden.	362.4	C45_Vergnügungsstätten
		Sehr stark kritisiere ich die Höhe der geplanten Gebäude, dagegen sprechen viele Umweltgründe (es drohen; Verschattung, Versiegelung, Nachteile für Mensch und Tiere) und auch viele ästhetische Gründe. Die bisherigen Häuser in der Nähe bilden, egal ob man sie toll oder nicht toll findet, eine Harmonie, niemand braucht hier riesige, womöglich noch leerstehende Betonklötze.	362.5	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C30_Versiegelung_Verdichtung C13_Flora_Fauna
		Das Leben von Bebauungsplänen ist lang und mühsam. Einiges war vielleicht aus damaliger Sicht richtig, die Bedingungen in der Stadt haben sich aber inzwischen geändert und die Planung muss dann angepasst werden.	362.6	-
363	15.02.2021	Ich bin empört über die geplante Bebauung des Gleisdreiecks. Als Bürger wird man vor vollendete Tatsachen gestellt. Meine Idealvorstellung für Projekte dieser Art ist eigentlich: Bürgerinnen und Bürger werden von Anfang an mit einbezogen. Sowas ist jedoch wohl in der aktuellen Städteplanung nicht vorgesehen. Stattdessen bekommt man einen kleinen Aushang am Zaun, der nicht ansatzweise das widerspiegelt, was uns Anwohnerinnen und Anwohner an Bau- lärm, Verschattung usw. erwartet.	363.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C76_Beteiligungsmöglichkeit C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Ich bin gar nicht zwangsläufig gegen eine Bebauung des Geländes, aber nicht in dieser Höhe und bitte unter Bürgerbeteiligung.	363.2	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen
		Der Gipfel ist doch, dass es sich hier um Büroflächen handelt. Braucht Berlin wirklich mehr Büroflächen, bei einem Trend zum Homeoffice? Ich verstehe das nicht und kann das Ganze nur ablehnen.	363.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
364	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil es mir nicht einleuchtet, dass ein weiteres Bürogebäude errichtet werden soll, dass den Park von einer weiteren Seite verschattet und in Post-Corona-Zeiten nicht benötigt sein wird.	364.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
365	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil die Lehren aus der Corona-Pandemie hier grundlegend missachtet werden: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht.	365.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
366	15.02.2021	1. Der Gleisdreieck-Park ist schon heute an der Grenze seiner Nutzungskapazität angelangt: Spaziergänger*innen, Freizeitsportler*innen, spielende Kinder, den Park querende Radfahrende, Hunde, Erholungssuchende, feiernde Familien und Gruppen von Jugendlichen teilen sich eine relativ kleine Fläche, auf die durch die Neubauten an den Parkrändern immer größerer Druck ausgeübt wird. Als Anwohnerin der unmittelbaren Nachbarschaft kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, der von einer Anwohner*innen-Initiative erkämpfte und mitgestaltete Park ist in den Augen von Investoren vor allem Argument zum Verkauf teurer Eigentumswohnungen und nun auch Büroetagen. Schon jetzt kommt es - vor allem in den Sommermonaten - zu heftigen Konflikten zwischen den Wohnungsbesitzer*innen am Parkrand und den Parkbesucher*innen.	366.1	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Die geplanten Bürohochhäuser würden eine weitere Konfliktlinie aufmachen, indem eine weitere Nutzer*innengruppe ihre spezifischen Interessen umzusetzen sucht.	366.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		2. Der Park verdankt seinem Namen den sich kreuzenden U-Bahnlinien. Der Anblick der beiden Trassen, die den Park überqueren, macht seine spezifische urbane Anmutung aus. Es ist diese Konstellation, die den Gleisdreieckpark zu einer der Top-Sehenswürdigkeiten der Stadt macht. Sollten die Hochhäuser gebaut werden, ist der Blick auf den Kreuzpunkt der beiden Trassen verstellt, der Park und mit ihm die Umgebung verlöre ihr Wahrzeichen. Die Bürotürme zerteilen den Park in zwei Hälften, deren Zusammenhang nicht mehr ersichtlich ist, und sie bilden durch ihre Lage und Höhe das Zentrum der gesamten Anlage. Die historischen Kornmühlen im Außengelände des Museums für Verkehr und Technik verlören sich vor dem Hintergrund der Bürotürme.	366.3	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		3. Berlin braucht beim derzeitigen Mangel an bezahlbarem Wohnraum eben diesen und keine weiteren (leerstehenden) Büroflächen, die zudem ohne Nutzen sind für die Anwohner*innen im Bezirk. Die geplante Fahrradwerkstatt in einem der Gebäude ist ebenso überflüssig. Es gibt bereits eine Fahrradwerkstatt in den Neubauten am südlichen Parkrand, und auch die geplanten beiden Holzhochhäuser in der Schöneberger Straße sehen eine Fahrradwerkstatt vor. Es scheint, als dienten Fahrradläden und -werkstätten als Universal-Alibi für jedwede Bauform, ohne dass eine Bedarfserhebung vorgenommen würde.	366.4	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		4. Stelle ich mir gerade vor, mitten im New Yorker Central Park oder in den Londoner Kensington Gardens sollen Bürohochhäuser errichtet werden.	366.5	-
367	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil die Lehren aus der Corona-Pandemie werden missachtet: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht. Siehe Artikel der AG Bauen und Wohnen des Stadteilforums Tiergarten Süd: Weniger Büros, dafür Wohnungen.	367.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Außerdem kommt es zu einer Bedrängung des schmalen Westparks durch die übermäßige Höhe der Gebäude, siehe dazu Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg (PDF-Dokument) und einer Verschattung des Westparks in den Vormittagsstunden, des Museumsparks in den Nachmittagsstunden. Das Gutachten zur Verschattung des Parks kommt zu dem Schluss, dass der Westpark nur in den Vormittagsstunden durch die Hochhäuser verschattet wird. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Teile des Westparks nachmittags von der westlich liegenden Bebauung verschattet werden. Notwendig wäre ein Gutachten zur Verschattung, das beides darstellt.	367.2	C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Des Weiteren kann es zu einer Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausch zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand kommen.	367.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Vögel und Wildfledermäuse werden vertrieben.	367.4	C14_Artenschutz
		Darüber hinaus ist das Bauvolumen überzogen. Die Geschossflächenzahl von 4,1 bzw. 5,1 (je nach Berechnungsmethode) übersteigt die im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Zahl von 3,5. Laut Baunutzungsverordnung sind in einem Kerngebiet maximal 3,0 GFZ zulässig. Das Bauvolumen sollte mindestens auf das rechtliche zulässige Maß beschränkt werden. Bitte ändern Sie die Planung.	367.5	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
368	15.02.2021	Gerade zu Zeiten der Pandemie sieht man, wie wichtig jede einzelne Grünfläche für die Berliner Bevölkerung sind. Wir brauchen viel Platz, um uns zu bewegen, Sport zu treiben oder einfach zu lustwandeln, wenn uns die eigenen vier Wände zu eng werden...	368.1	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage) C63_Park_Erhalt
		Außerdem darf die Belüftung der Stadt bei ansteigenden Temperaturen nicht weiter beeinträchtigt werden.	368.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Ich fordere Sie hiermit auf, alles dafür zu tun, die Bebauung zu verhindern.	368.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
369	15.02.2021	Die vorliegenden Pläne sind in etlicher Hinsicht "erschlagend" und stoßen nicht nur die Anwohner/-innen ab. Die anvisierten Baumassen werden den Bürger/-innen auf Jahre hinaus ein Mahnmal dafür sein, wer (ggf.) für die (Fehl-)Planungen in dieser Stadt und in diesem Land nachhaltig verantwortlich ist/war: je massiver, umso mehr.	369.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Frage ist nicht, ob gebaut wird – die Frage ist wie: ob der Park und die historische Bausubstanz in dem Kiez "zugeklotzt" bzw. bis auf ein "Puppenstubenrelikt-Format" hinab "eingestampft" werden.	369.2	C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Die Bauhöhen rund um das Gleisdreieck sind definiert (bzw. limitiert) durch das Niveau des Parks und der Baumwipfel, die Firsthöhe am Postbahnhof, die Höhe der U-Bahn-Trasse, die Traufhöhe (u.a. historische Reichsbahnverwaltung, das Technikmuseum, die U-Bahn"kreuzung" usw. – das Postscheckamt in der Nachbarschaft ist mitnichten ein valider Fixpunkt für ein lebenswertes Stadtklima, den es zu expandieren gilt: es behält das Profil nur als Solitär). Eine "niedrigschwellige" Gestaltung rund um den Postbahnhof und das Gleisdreieck kann architektonisch sehr reizvoll sein; das Areal taugt nicht für 0815-Architektur mit "Bauklötzen" gepaart oberflächlichem "Konzept-Gerede" und scheinbar modischen Details als Ersatz.	369.3	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen
		Zudem gilt es, einer weiteren Verschattung entgegenzuwirken: insbesondere der Schöneberger Seite von der Ostseite, aber auch der Kreuzberger Seite von der Westseite her entgegenzuwirken.	369.4	C52_Verschattung
		Und es stellt sich die grundlegende Frage einer polyzentrischen, ökologischen Ausrichtung von Stadt (mit „Leben, Arbeiten, Wohnen in Stadtteilen“) oder einer City-zentristischen, Pendelverkehre stärkenden Bebauungskonzeption (mit „verödeten Citygegenden“) – ganz konkret auch in diesem Fall. „Den Ball“ bzw. die Geschosshöhe flach halten: das verbessert die Lebenslagen in der Stadt und beugt Stadtfluchten vor.	369.5	C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C59_nachhaltiges_Quartier
370	15.02.2021	Als Anwohnerin am Gleisdreieckpark, Pohlstraße [...], befürchte ich eine deutliche Verschlechterung der Lebensqualität durch die geplante Bebauung. Der Park ist an Wochenenden, Feiertagen, Ferientagen und im Sommer auch wochentags bereits stark überfüllt. Von einem Erholungswert kann bei diesen großen und zum Teil sehr lauten Menschenmassen keine Rede mehr sein. Bereits jetzt werden im Sommer und an Wochenenden die Bürgersteige zugeparkt. Durch die neuen Gebäude würden sich die Menschenmassen stark erhöhen, sodass es zu einer Überreizung der Parkfläche kommt und kein Erholungswert mehr vorhanden ist. Ganz im Gegenteil, der überfüllte Park wird zum Stressfaktor für Anwohner.	370.1	C81_Subjektiv C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Des Weiteren fällt die rein gewerbliche Planung total aus der Zeit. Wenn überhaupt, wäre eine Nutzung durch bedürftige Familien Sinn ergeben. Die Menschen, die die geplanten Häuser in gewerblicher Nutzung tagsüber bevölkern, nutzen den Park in der Mittagspause, sodass es in Stoßzeiten zu einer vollkommenen Überfüllung kommen wird.	370.2	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen C67_Park_Übernutzung
		Wir Eigentümer erwarten zudem eine große Wertminderung unserer Immobilie durch Verschattung, Baulärm, Überfüllung, Parkraumverknappung, Stress durch mehr Autos, schlechtere Luft- und Lebensqualität.	370.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
371	15.02.2021	Zum Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" liegen bereits zu allen Sachverhalten ausreichend fundierte Argumente vor, die gegen eine Bebauung sprechen. Die weitere Prüfung des Verfahrens sollte neben der ausreichend fachlichen Berücksichtigung der Stellungnahmen und der Widerlegung der dort aufgeführten Argumente (insb. Frischluftschneise, Versiegelung - Mikroklima, Reduzierung der Ausgleichsfläche des Potsdamer Platzes) vom Mut begleitet werden, den zukünftigen Raumbedarf neu zu planen.	371.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C66_Park_Ausgleichsfläche C31_Nutzungskonzept
		Eine weitere Verdichtung des Stadtzentrums sollte planerisch verworfen werden - zugunsten einer dezentralen, klimafreundlichen Stadtentwicklung. COVID19 hat gezeigt, wie wichtig Naherholungsgebiete sind, wie schnell sich Raumbedarf verändern kann und flexible Lösungen verlangt.	371.2	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung
		Aufgrund der derzeitigen massiven Veränderungen sollte der gesamte Planungsprozess neu aufgerollt werden, um ein langfristig tragfähiges Konzept unter den neuen Gegebenheiten zu entwickeln.	371.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
372	15.02.2021	Hiermit sende ich Ihnen fristgerecht meine Einwendungen gegen den B-Plan-140cab "Urbane Mitte Süd" Allein schon der Titel "Urbane Mitte Süd" widerspricht der geplanten Bebauung. Bauten, die wegen ihrer Höhe und Nutzung als Bürotürme jede Öffentlichkeit ausschließen, als urban zu bezeichnen, kann nur einem Werbespot entspringen sein.	372.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
		Die Ausweisung als Kerngebiet widerspricht zudem dem FNP, der mit M2 eine gemischte Baufläche vorsieht.	372.2	C40_FNP_Entwickelbarkeit
		Da die Umgebung aus einem von der Bevölkerung überaus gut angenommenen Park besteht, ist die Frage eher, ob dieses Gebiet nicht überhaupt dem Gleisdreieck-Park zugeschlagen werden sollte. Seit einem Jahr ist festzustellen, dass Berlin viel zu wenig Grünflächen hat, um die Bevölkerung aufzunehmen. Selbst in der Woche drängeln sich die Menschen durch den Park und suchen Familien	372.3	C26_Gesamtentwicklung C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Platz zum Aufenthalt und zum Spielen. Dass die Pandemie ein Ende nimmt, ist zu hoffen, dass eine weitere sie ablösen wird, ist nicht auszuschließen.		
		Wenn hier also eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung stattfinden soll, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringen und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten soll, dann darf dieses Gelände nicht mit Bürotürmen verstellt werden. Auch die Einsprengsel von Vergnügungs-, Sport- und anderen Freizeitflächen entsprechen nicht einer gewünschten Urbanität.	372.4	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C59_nachhaltiges_Quartier
		Der STEP Wirtschaft 2030 geht noch von völlig falschen Voraussetzungen aus, dass nämlich ein riesiges Defizit an Büroflächen bestehe. Dem ist sicherlich nicht mehr so, nachdem viele Branchen sich auch technisch auf Homeoffice ein- und umgestellt haben. Das Umdenken ist also auch bei diesem B-Plan nötig.	372.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Durch die Planung wird zudem der bestehende Gleisdreieck-Park in mehrfacher Hinsicht beeinträchtigt. Die bisherige Pflege des Parks dürfte nach Einrichtung von Vergnügungsstätten in der Nachbarschaft ins uferlose gehen. Neben nächtlichem Vandalismus dürfte auch die Drogenkriminalität hier Platz greifen, die bis jetzt durch die soziale Kontrolle nicht gegeben ist.	372.6	C45_Vergnügungsstätten C69_Drogen_Kriminalität
		Der beliebte Park wird aber auch durch die Hochhäuser unattraktiver, die Durchlüftung, Besonnung und die Weite werden verstellt, der Park wird zum Hinterhof im Schatten von Giganten.	372.7	C72_nur_VI-140cab C20_klimaökologische_Auswirkungen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C64_Park_optische_Einengung
		Die Versiegelung ist angesichts des Senatsbeschlusses über Berlin als Schwammstadt und der Klimaerfordernisse völlig kontraproduktiv.	372.8	C18_Niederschlagsbewirtschaftung C59_nachhaltiges_Quartier
		Daher meine Einwendungen: Kein Kerngebiet. Keine Hochhäuser. Keine Versiegelung, sondern Ausweisung des Geländes als Park.	372.9	C41_Kerngebiet C50_Gebäudehöhen C30_Versiegelung_Verdichtung C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
373	15.02.2021	Der Bezirk ist bereits sehr dicht bebaut. Trotz dem Druck von mehr Personen, die in der Stadt einziehen wollen, es gibt noch viele Gebäude die leer sind und Sanierungsbedürftig sind (Rund um Alexanderplatz sind zahlreiche Beispiele). Es sollten für das Gleichgewicht der Stadt die unbebauten Flächen nicht reduziert werden. Bitte denken Sie daran. Danke.	373.1	C27_Ziel_B-Plan C30_Versiegelung_Verdichtung C33_alternatives_Konzept
374	15.02.2021	Bei so viel Leerstand an Büroflächen in der Stadt kann ich schwer nachvollziehen, warum hier so viele neue Büroflächen errichtet werden sollen. Noch mehr Leerstand - wozu?	374.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Im Stadtzentrum Berlins haben sich viele Dinge in den letzten Jahren auch positiv verändert, gerade im Bereich zwischen Kreuzberg, Tempelhof und Schöneberg. Das Tempelhofer Feld, der Gleisdreieckpark, die Fahrradstrecken an den Gleisen entlang, die neu gebauten und die alten restaurierten Brücken, die neue Wegmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer ergeben sind nur einige Beispiele. Es hat sich gezeigt, wie gut die Menschen von hier und aus anderen Stadtteilen neue freie Flächen draußen annehmen und rund ums Jahr nutzen. Das Tempelhofes Feld, aber gerade auch der Gleisdreieckpark ist dafür ein gutes Beispiel.	374.2	-
		Mitten hinein so viele so hohe "Bürotürme" zu bauen, würde das Gesamtbild dieses Geländes vollkommen zerstören.	374.3	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Eine dafür notwendige Versiegelung des Bodens sehe ich auch sehr skeptisch. Bestimmt hat das weniger gute Folgen für die Umwelt.	374.4	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Auch so hohe "Bürotürme" in direkter Nachbarschaft zu einem Kreuzungsbahnhof von drei U-Bahnlinien...ich finde das alles sehr bedenklich.	374.5	C81_Subjektiv
		Mehr Wohnraum, der dringend gebraucht würde, steht mal wieder nicht auf dem Programm. Das wäre wenigstens etwas, was ich verstehen könnte. Dieses gigantische Bauprojekt aber, nur für kommerzielle Zwecke, kann ich wirklich gar nicht nachvollziehen. Schade um den schönen Park!	374.6	C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität
375	15.02.2021	Ich bin direkte Anwohnerin des Gleisdreieckparks und möchte mich entschieden gegen den Bebauungsplan aussprechen. Der Gleisdreieckpark wird von sehr vielen Anwohner zur Erholung und als Treffpunkt genutzt. Durch seine zentrale Lage herrscht bereits ein sehr großer Nutzungsdruck; was zeigt, wie wichtig diese Grünfläche für viele ist.	375.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die geplante Bebauung wird nicht nur die Fläche versiegeln, die Luft im Sommer weiter aufheizen, und Teile des Parks verschatten, sondern auch mit den geplanten Gewerberäumen und den vielen Büros noch mehr Menschen in den Park bringen. Ein friedliches Miteinander wird dadurch schwieriger und der Park wird nicht mehr den notwendigen Erholungseffekt für die Anwohner bieten.	375.2	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ich wundere mich außerdem, dass Büroflächen im großen Stil gebaut werden sollen. Meiner Meinung nach ist dies nicht mehr zeitgemäß, da Büroarbeit zukünftig immer häufiger von zu Hause erledigt wird.	375.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Nach dem Studieren der Eingaben und Einwände der Bürger und Anwohner während der ersten öffentlichen Beteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" wundere ich mich sehr, dass keine grundlegende Änderung vorgenommen wurde. Die zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort und zum Stadtklima werden nicht gewürdigt und die nötigen Konsequenzen nicht gezogen.	375.4	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Des Weiteren unterstütze ich den Einspruch zum B-Plan VI-140 der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. in vollem Umfang. Bitte lassen Sie diesen Bauplan nicht wahr werden!	375.5	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
376	15.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil wir nicht mehr Büros brauchen, sondern wenn überhaupt Wohnungen und vor allem FREIFLÄCHEN und PARKS OHNE HOCHHÄUSER. Berlin lebt von seinen niedrigen Häusern und das Stadtbild war jahrelang von den schönen niedrigen Altbauten geprägt. Ich finde es eine Schande, noch mehr moderne, nicht ins Bild der Stadt passende Häuser zu bauen, die dann auch nur einzelnen Unternehmen und nicht der gesamten Bevölkerung und Umwelt (durch z.B. Kultureinrichtungen und Wohnungen) dienen!	376.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C33_alternatives_Konzept C63_Park_Erhalt C81_Subjektiv C09_Mehrwert
		Bitte verzichten Sie auf die Ausweisung eines Kerngebiets mitten im Gleisdreieck, ausfolgenden Gründen: Ich, als gebürtige Berlinerin möchte nicht in einem zweiten New York wohnen, in dem alles zubetoniert und mit Glas und Reklame verschandelt wird. Ich möchte den Himmel sehen und Natur	376.2	C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		in der Stadt genießen können. Ich möchte nicht später mal nur 1 Park übrig haben, in dem man ein paar Tauben beobachten kann wie sie den Müll der Leute aufpicken.		
		Neue Häuser sollten nur unter strengen Umweltauflagen (z.B. verpflichtendes Gründach, Solaranlagen, grüne Wände, Reduzierung von Außenbeleuchtung und des Stromverbrauchs, Nachhaltige Baustoffe etc.) genehmigt gebaut werden dürfen.	376.3	C59_nachhaltiges_Quartier
		wir brauchen mehr Freiflächen in Berlin. In denen z.B. Vögel, Fledermäuse und andere Tiere und Insekten ihren Platz finden. Das Gutachten zum Artenschutz ist mangelhaft, weil vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde. Siehe Artikel „Erst Roden und Abräumen, dann die Gutachter kommen lassen“. Auch ist mit einer Gefährdung von Vögeln durch Glasarchitektur zu rechnen.	376.4	C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung
		Das Gutachten zur Verschattung des Parks kommt zu dem Schluss, dass der Westpark nur in den Vormittagsstunden durch die Hochhäuser verschattet wird. Dabei wird außer Acht gelassen, dass Teile des Westparks nachmittags von der westlich liegenden Bebauung verschattet werden. Notwendig wäre ein Gutachten zur Verschattung, das beides darstellt.	376.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Der vorhandene "neue" Park, der bereits als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, wird als Argument missbraucht für die ökologisch nicht tragbare Hochhauskulisse. Siehe „Einspruch der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck gegen den B-Plan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“	376.6	C66_Park_Ausgleichsfläche
		einer Versiegelung des Bodens sollte, wo es geht, entgegengewirkt werden besonders in diesem Areal	376.7	C30_Versiegelung_Verdichtung
		Auch die Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausch zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand wird zu spüren sein und sollte verhindert werden	376.8	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Z.B. sollte uns auch die Corona-Pandemie eine Lehre sein. Zukünftig werden immer weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks gebraucht. Siehe Artikel der AG Bauen und Wohnen des Stadteiforums Tiergarten Süd: Weniger Büros, dafür Wohnungen!	376.9	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Planung stimmt nicht überein mit den Anforderungen aus dem Hochhausleitbild der Senatsverwaltung – der Mangel an echter Beteiligung an der Planung und eine rein gewerbliche Nutzung sind nicht kompatibel mit dem Hochhausleitbild, um nur zwei Aspekte zu nennen.	376.10	C08_Hochhausleitbild
		Der Bebauungsplan muss in der vorliegenden Form vollständig zurückgewiesen und in wesentlichen Teilen neu erarbeitet werden. Vielen Dank für Ihre Zeit.	376.11	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
377	15.02.2021	Ich bin täglich im Gleisdreieckpark und weiß ihn als öffentlichen Raum für gesellschaftliche Teilhabe für ALLE zu schätzen. Deshalb möchte ich mich hiermit Stellung nehmen zum geplanten Bauvorhaben.	377.1	-
		Es gibt keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.	377.2	C48_GF/GFZ-Höhe
		Alle Probleme, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei geringerer Bebauung vermindert: die Einschränkung des Raumgefühls im Park, der Einschränkung der weiten Blickmöglichkeiten im Park, die Verdeckung der historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten, die Verschattung des Westparks vormittags, die Verschattung des Museumsgeländes nachmittags, das Nicht-Einhalten der Abstandsregelung der Berliner Bauordnung, die Einengung der Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand, die erhöhten Windgeschwindigkeiten, die zusätzlichen Verkehre, die Gefahr der Übernutzung des Parks, die Versiegelung von fast 100% des Grundstücksfläche, wohin mit dem Niederschlagswasser?, die Eingriffe in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Nachtigallen.	377.3	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C51_Abstandsflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort C34_zusätzlicher_Verkehr C67_Park_Übernutzung C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
378	15.02.2021	Auf Seite 44 ff. bezieht sich die Begründung zum Bebauungsplan auf ein „Konsenskonzept“, das nach den Planungsworkshops Ende 2014 Anfang 2015 vom Veranstalter der Workshops formuliert wurde. Darin hat der Veranstalter alle abweichenden Meinungen unterschlagen. Deswegen ist der Name "Konsenskonzept" irreführend und sollte in der Begründung zum Bebauungsplan nicht einfach unkritisch übernommen werden. Ohne eine Richtigstellung des Begriffs „Konsenskonzept“ bedeutet dieser Umgang das Kidnapping der Meinungen all der Teilnehmer, die an den „Bürgerdialogen“ von	378.1	C76_Beteiligungsmöglichkeit

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		November 2014 bis Januar 2015 teilgenommen haben und die in ihrer Mehrzahl nicht einverstanden waren mit den Inhalten, die im sogenannten „Konsenskonzept“ berichtet werden. Ich hatte schon in der ersten Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab auf diesen Widerspruch hingewiesen. Erstaunlich, dass Sie dennoch den nicht passenden Begriff weiter benutzen.		
		Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass im „Konsenskonzept“ von 100.000 m² BGF für Neubau ausgegangen wurde, also rund ein Sechstel weniger als im aktuellen Plan für beide Bereiche des B-Plans Urbane Mitte vorgesehen. Auch dies sollte erwähnt werden und es fehlt natürlich eine Erklärung, warum über das im sogenannten „Konsenskonzept“ vorgeschlagene Maß hinaus Volumen gebaut werden soll. Falls den Autoren eine solche Erklärung nicht möglich ist, müsste zumindest offen dargestellt werden, dass abweichend vom sogenannten „Konsenskonzept“ mehr Bauvolumen geplant ist.	378.2	C48_GF/GFZ-Höhe
379	15.02.2021	Der Rasen ist bereits jetzt im schlechten Zustand. Im Sommer im erbärmlichen Zustand. Durch mehr Menschenmassen wird der Gleisdreieck Park zerstört. Durch mehr Menschenmassen wird das Gleichgewicht zerstört.	379.1	C67_Park_Übernutzung
		Es kommt zum Drogenhandel und noch mehr Alkoholkonsum (Verkauf aus den neuen Geschäften).	379.2	C69_Drogen_Kriminalität
		Homeoffice Trend ist nicht zu übersehen.	379.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wenn man etwas plant, dann soll man auf die Bürger Rücksicht nehmen. Es ist eine der wenigen Gründen Saßen in der Stadtmitte der Gleisdreieck.	379.4	C83_unklareAussage C63_Park_Erhalt
380	15.02.2021	Ich bin gegen dieses Bauvorhaben, stopp..	380.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
381	15.02.2021	Die frühere Nutzung des Geländes für Verkehr wird durch die Änderung der Bebauung vollständig verloren gehen. Die durch Eisenbahnbrücken und Technikanlagen geprägte Silhouette wird sich massiv verändern. Dies entspricht nicht den Belangen der Denkmalpflege, die auch die Erhaltung des Charakters eines Denkmalareals verfolgt.	381.1	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Die Baudichte wird sich zudem negativ auf die Frischluftversorgung der Innenstadt auswirken, da der Gleisdreieckpark und das angrenzende Areal eine unersetzliche Funktion als Frischluftschneise ausüben.	381.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Zudem wird die soziale Zusammensetzung des Areals durch die hohe Dichte von Gewerbeeinheiten negativ beeinflusst.	381.3	C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Zudem erhöht sich der fließende und der stehende Verkehr. Das Areal ist jetzt bereits durch Verkehr stark belastet. Dies wird sich negativ auf die Lebensqualität der Einwohner in den angrenzenden Quartieren auswirken.	381.4	C34_zusätzlicher_Verkehr C81_Subjektiv
382	15.02.2021	Als Anwohnerin des Parks am Gleisdreieck kann ich die sehr hohe Nutzungsfrequenz fast täglich beobachten. Bitte keine weitere Bebauung des Geländes. Bitte keine weiteren Anreize zur Erhöhung der Nutzung. Danke.	382.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C33_alternatives_Konzept
		Meine Begründung: Natürlich kann man das alles "nachverdichten" noch mehr Menschen hinlocken, die dann auch die Grünflächen nutzen werden. Nicht nur bei Pandemien wie Corona braucht Mensch & Tier gelegentlich etwas Auslauf.... wie soll man und frau dann noch den Mindestabstand einhalten? Schon vor Corona war der Park extrem gut besucht, seit Corona ist er fast immer noch deutlich voller... Wie und wo können Eltern und Großeltern die Kleinkinder Fahrradfahren lernen lassen, wenn der Park zu fast jeder Uhrzeit übertoll ist? Voll ist genug, voller macht es nicht toller. Inzw. fahre ich mit dem Fahrrad lieber außen rum, d.h. auf der Straße, statt den vollen Park zu durchqueren, da ist mein Unfallrisiko auf der Straße geringer. Natürlich können wir Menschen uns gegenseitig noch mehr auf Ellenbogenkultur trimmen. (Gilt v.a. für die, die keine private Dach-Terrasse, keinen Garten und kein Wochenendhaus haben.) Aber: Damit steuern wir als Gesellschaft tendenziell weiter in Richtung strukturelle Menschenfeindlichkeit und das ist m.E. Gift für unsere Demokratie.	382.2	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Das Stadt-Menschen in Zeiten der zunehmenden Klimaveränderung dringend grüne Oasen brauchen ist Ihnen natürlich bekannt Ein kleines Naherholungsgebiet vor der Haustür kann natürlich auch Auto-Verkehr reduzieren...	382.3	C63_Park_Erhalt
383	15.02.2021	Ich kann diesen Bebauungsplan nicht nachvollziehen, es scheint, als sei er lange nicht überprüft und den aktuellen Gegebenheiten angepasst worden.	383.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. ist schon lange bekannt, dass kein Bedarf an weiterem Büroraum ist. In Zukunft wird dieser Bedarf vermutlich weiter sinken, da mehr Menschen im Homeoffice arbeiten.	383.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. ist der als Erholungsgebiet angelegte Park schon jetzt an vielen Tagen übertoll, der Erholungswert dementsprechend geringer. Es wäre absurd, noch mehr Menschen in diese notwendige Grünfläche zu pressen.	383.3	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
384	15.02.2021	Wieso Büro bzw. Gewerbegebäude in/an einem Park? Ja, mir ist bewusst, dass Planung meist Jahre dauern und dass manche Planung überholt ist, wenn sie dann endlich realisiert werden soll. Aber Büro bzw. Gewerbegebäude braucht Berlin nun wirklich nicht. Vor Corona schon nicht und nach Corona schon mal gar nicht.	384.1	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen
		Der Gleisdreieck-Park ist als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden. Er wird hochgradig frequentiert und genutzt. Warum soll er jetzt durch sehr hohe Gebäude beeinträchtigt werden?	384.2	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Daher wende ich mich gegen die vorliegende Planung!	384.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Beeinträchtigung des Gleisdreieck-Parks, der Besucher, der Tiere, der Stadtnatur dort - noch mehr Beton, noch mehr aufgeheizte Flächen (das Gegenteil sollte der Fall sein: Mehr Grün in der Stadt schaffen! Das ist ein Punkt, der konstant - als Mundbekenntnissen zum Trotz - vernachlässigt wird).	384.4	C68_Park_Aufenthaltsqualität C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C20_klimaökologische_Auswirkungen
385	15.02.2021	Dieses riesige Projekt wird den Park zerstören.	385.1	C63_Park_Erhalt
		Bitte überdenken Sie, ob wir in dieser Zeit der Pandemien wirklich Büros, Hotels und andere Arten von Dienstleistungen brauchen. Was wir brauchen, ist SOZIALER WOHNBAU.	385.2	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
		Dieses Projekt dient nur dem Profit von Investoren und wird den Rest von uns im Schatten von Wohnungen und Büros für die Reichen zurücklassen.	385.3	C81_Subjektiv C27_Ziel_BPlan
386	15.02.2021	Das bezeichnete Gebiet liegt direkt am Gleisdreieckpark einer Ausgleichsfläche für die Bebauung Potsdamer Platz. Eine weitere Verdichtung der Stadt an dieser Stelle würde geschaffene Naturräume und Erholungsflächen für Mensch und Natur mindern.	386.1	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die geplanten Gebäude lassen keinerlei Konzepte hinsichtlich klimaneutrales (Energieeffizienz, Brauchwasser neutral, co2 speichernde Fassade, Grundflächen als Wasserspeicher) oder nachhaltiges (recycelte oder nachwachsende Baumaterialien) Bauen erkennen.	386.2	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Geplant sind langweilige Stahlskelettgebäude, hinsichtlich der Fassadengestaltung wurden benachbarte Altbauten wie das ehemalige Postgelände Gleisdreieck nicht einbezogen oder berücksichtigt.	386.3	C57_Fassadengestaltung
		Die Flächen sollen vor allem als Büro- und Gewerbefläche genutzt werden in Zeiten von Home Office ein fragwürdiger Ansatz.	386.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
387	15.02.2021	Ich bin gegen den aktuellen Bebauungsplan.	387.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		2) Da keinerlei Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport und Freizeiteinrichtungsbedarf vorliegen wurden keinerlei Festsetzungen zur horizontalen oder vertikalen Gliederung unternommen.	387.2	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dies deutet darauf hin, dass es nicht in erster Linie um die nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes geht, sondern um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer. Bürger*in zitiert Bürger*in 223.12	387.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich
388	15.02.2021	Der vorgestellte Bebauungsplan entspricht keiner nachhaltigen Stadtentwicklung. Handwerker und Kleinunternehmer werden verdrängt. Eine Durchmischung findet nicht statt.	388.1	C26_Gesamtentwicklung C31_Nutzungskonzept C59_nachhaltiges_Quartier
389	15.02.2021	Ich spreche mich gegen eine weitere Bebauung des Parks am Gleisdreieck aus.	389.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Denn das würde Bedrängung des schmalen Westparks, Verschattung, erhöhte Windgeschwindigkeiten, zu viel Kommerz, eine weitere Versiegelung und Beeinträchtigung des Klimas sowie eine Verschandelung des historischen Ortes bedeuten!	389.2	C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C61_Beeinträchtigung Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Der Park darf nicht weiter bebaut werden!	389.3	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
390	15.02.2021	Bitte ändern Sie die Planung, damit der Gleisdreieckpark weiterhin lebenswert und keiner Überlastung ausgesetzt bleibt und ein innerstädtisches Verkehrschaos in den heute schon stark frequentierten Straßen ausbleibt.	390.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C68_Park_Aufenthaltsqualität C67_Park_Übernutzung C34_zusätzlicher_Verkehr
391	15.02.2021	Ich schließe mich den Ausführungen der Anwohnerin (https://gleisdreieck-blog.de/2021/02/01/offener-brief-einer-anwohnerin-zum-bebauungsplan-urbane-mitte/comment-page-1/) an und bitte nachdrücklich um Einstellung der Bebauungsplanung.	391.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
392	15.02.2021	Wie sieht es bei dem Bebauungsplan mit einer Umweltverträglichkeitsstudie aus? Was sagt die Naturschutzbehörde? Wie sind die steigenden Temperaturen als Resultat des Klimawandels, der Gleisdreieckpark als Rückzugsort für Avi Fauna, Flora, Igel und Co mit in die Bewertung eingeflossen? Hier sind u.a. Girlitz, Stiglitz und Bluthänfling zu Hause. Welche Ausgleichsmaßnahmen und -flächen stehen für verlorene Habitate, Versiegelung und Ökosysteme zur Verfügung?	392.1	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich C14_Artenschutz
		Welche Orte für die vielen Menschen, die im Park schon jetzt in Coronazeiten viel zu wenig Platz finden.	392.2	C63_Park_Erhalt C67_Park_Übernutzung
		Welches Gewerbe soll dort angesiedelt werden, wer braucht es dringender als eine grüne Lunge? Berlin hat sich bisher bei zukunftsorientiertem, klimafreundlichem Bauen nicht gerade hervorgetan, insofern stehen viele inklusive mir diesem Vorhaben zu Recht sehr kritisch gegenüber. Ich freue mich über Antworten auf meine Fragen.	392.3	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C63_Park_Erhalt C59_nachhaltiges_Quartier
393	15.02.2021	Mit Entsetzen haben wir von den Bebauungsplänen Urbane Mitte Süd VI-140cab im Gleisdreieckpark erfahren. Im Nachfolgenden möchten wir Ihnen kurz erläutern, warum wir uns hiermit gegen die vorliegende Planung wenden.	393.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Gleisdreieck entstand aus den Güterbahnhöfen der Potsdamer, der Anhalter Bahn sowie der Dresdener Bahn, die später zum Postbahnhof wurde. Dieser historische entstandene und heute als Park genutzte Freiraum, würde durch die sieben Hochhäuser zerschnitten, die sich wie ein Keil von Norden in den Freiraum schieben.	393.2	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C63_Park_Erhalt
		Seit Jahrzehnten ist das westliche Ende des Bahnsteigs der U1 ein Aussichtspunkt, vom dem aus das Bahngelände, bzw. heute der Westpark überblickt werden kann. Gleichzeitig ist von hier ein Stadtpanorama erlebbar mit der westlich anschließenden Bebauung von Schöneberg und Tiergarten Süd. Nach Norden gibt es eine Blickbeziehung zum Potsdamer Platz, nach Süden bis zum Schöneberger Gasometer. Alle diese Blickbeziehungen würden durch die Hochhäuser verbaut werden.	393.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Neben den optischen Einwänden sehen wir auf keinen Nutzen für die Stadt aus diesem Bauvorhaben, sondern sehen hierbei alle Lehren der Klima-Krise und die Corona-Pandemie missachtet. Eine Verdichtung dieser Art bedingt nochmals eine Erhöhung der Temperaturen in einem direkt angrenzenden Naherholungsbereich, der sowieso schon z.T. deutlich überfrequentiert wird.	393.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen C59_nachhaltiges_Quartier
		Zudem stellt sich die Frage warum noch mehr Büroflächen im Innenstadtbereich, wenn perspektivisch eine Hinwendung zu verstärkten Homeoffice-Modellen stattfinden wird und es bereits jetzt eine nicht unerhebliche Menge freistehender Büroflächen gibt in Berlin.	393.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Auch andere stadtoökologische Grundsätze werde hier außer Acht gelassen: zu hohe Gebäude, Verkehrsaufkommen in einem bereits hoch verdichteten Bezirk.	393.6	C50_Gebäudehöhen C34_zusätzlicher_Verkehr
		Vor allem Büroflächen sollten nicht in diesen Bereichen gebaut werden. Was fehlt sind bezahlbarer Wohnraum und günstige Gewerbeflächen für kleine Handwerksbetriebe oder Gemeinschaftsflächen.	393.7	C43_Forderung_Wohnen C33_alternatives_Konzept
		Zusammengefasst befürchten wir durch die geplante Bebauung einen Missbrauch des Parks, der als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, als Bettvorleger für die Hochhauskulisse. Wir hoffen uns mit dieser Stellungnahme ein wenig Gehör zu verschaffen.	393.8	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C64_Park_optische_Einengung C66_Park_Ausgleichsfläche
394	15.02.2021	Der Park wurde neugestaltet, die CO2 speichernden Bäume sind noch nicht ausgereift. Zuviel Verdichtung schadet dem innerstädtischen Klima.	394.1	C63_Park_Erhalt C30_Versiegelung_Verdichtung
		Die Randverbauung ist sehr eng an der freien Fläche ausgerichtet. Das bedeutet, dass das Risiko (speziell im Hinblick auf die Entstehung von Corona) relativ groß ist, dass etwas Unvorhergesehenes passiert.	394.2	C83_unklareAussage

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
395	15.02.2021	Nach Durchsicht der Fachgutachten stelle ich fest, dass in den einzelnen Umweltkompartments teilweise erhebliche Veränderungen des gesamten Ökosystems zu erwarten (befürchten) sind.	395.1	-
		Das bezieht sich im Einzelnen auf deutlich zunehmende Verschattung von bis zu 50% gegenüber der heutigen Situation sowie eine deutliche Veränderung und Verstärkung der Windgeschwindigkeiten. Darüber hinaus erfolgt mit der vorgesehenen Baumaßnahme eine weitgehende Versiegelung dieses Areals.	395.2	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C17_Versiegelungsgrad
		Dies wiegt umso negativer und destruktiver, als bereits in den vergangenen Jahren im unmittelbaren Umfeld eine extreme Versiegelung (genauer: ein Ersticken des Erdbodens und der darin befindlichen Ökosysteme!) stattgefunden hat – einhergehend mit immensen Belästigungen der lokalen und migrierenden Tierarten. Wurden sie durch die Baumaßnahmen der letzten Zeit bereits empfindliche gestört, wird dies nun wiederholt und dürfte zur völligen Abwanderung bestimmter Tierarten führen (z.B. Nistvögel). Dies lässt sich aufgrund der flächendeckenden Zerstörung der Biotope nicht mehr „reparieren“!	395.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
		Durch diese Baumaßnahme würde nachweislich noch mehr Verkehr generiert, Natur zerstört, noch mehr unnötiger Kommerz in einem bereits hochkommerzialisierten Kiez produziert.	395.4	C34_zusätzlicher_Verkehr C63_Park_Erhalt C31_Nutzungskonzept
		Insgesamt würde hierdurch eine unsägliche Verschandelung der historisch gewachsenen, organisch sich ausgebreiteten Flora und Fauna provoziert.	395.5	C13_Flora_Fauna C81_Subjektiv
		Auch wenn die Betrachtung der einzelnen Umweltkompartments kaum rote, aber viele gelbe Lampen aufleuchten lässt, ist die Gesamtbilanz in Anbetracht des bereits betonierten Umfelds dringend und nachdrücklich von der vorgesehenen Bebauung abzuraten. Es wäre eine weitere Schande, wenn solche Biotope vernichtet werden würden.	395.6	C11_Umweltbericht C23_Eingriff_Ausgleich C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Profitgeile Millionäre sollten sich nachhaltiger Entwicklung und dem Schutz unseres Lebensraums und unserer Mitwelt/ Natur widmen, statt immer mehr davon zu vernichten. Die scheinbarweise Zerstörung der Natur darf nicht weitergehen.	395.7	C59_nachhaltiges_Quartier
		Ich bin entschieden gegen die vorgesehene Bebauung aus den genannten Gründen.	395.8	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
396	16.02.2021	Ich bin schockiert, wie wenig das Projekt Urbane Mitte die Besonderheiten dieses so besonderen städtischen Parks und seiner Nutzer*innen berücksichtigt.	396.1	C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wir brauchen eine ökologische und soziale Stadtlandschaft im Gleisdreieck statt noch mehr Co-Working Spaces.		
		Die zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversicherung, zum Artenschutz, Windkomfort und Stadtklima wurden ignoriert oder heruntergespielt.	396.2	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich C72_nur_VI-140cab
		Als langjährige Nachbarin im Schöneberger Norden fordere ich zusammen mit vielen tausend Anwohnerinnen und Anwohnern, die Planung der „Urbanen Mitte“ neu auszurichten im Sinne einer nachhaltigen und klugen Stadtentwicklung.	396.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C59_nachhaltiges_Quartier
397	16.02.2021	Die Planung stellt eine eklatante Verletzung städtebaulicher Prinzipien hinsichtlich der Veränderungen von Luftströmungen durch die Höhe der Gebäude dar. Hierzu bedarf es der Begutachtung durch ein unabhängiges Expertengremium.	397.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
398	16.02.2021	Der Park am Gleisdreieck ist für alle umliegenden Menschen und Familien ein Anlaufpunkt für Erholung und der einzige Ort in der Gegend, wo noch ein wenig Grün und Natürlich wachsende Fauna zu finden ist.	398.1	-
		Diesen Ort mit einem/zwei weiteren Hochhäusern für Gewerbe Zwecke zu bebauen ist unverantwortlich aus folgenden Gründen ▪ Luft Reinigung durch die Pflanzen wird noch mehr vermindert ▪ Menschen wird eine Rückzugsmöglichkeit von Arbeit genommen und ein Raum für Ausgleich ▪ den wenigen verbleibenden Tieren dort wird noch mehr Lebensraum genommen ▪ Hochhäuser in dieser Größe passend absolut nicht ins Stadtbild an diesem Ort es gibt genug leerstehende riesige Gebäude Komplexe in der Stadt, die genutzt werden könnten	398.2	C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen C68_Park_Aufenthaltsqualität C13_Flora_Fauna C62_Ortsbild_Sichtachsen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wir verlangen den Stopp der Bebauung dieses Parks!	398.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
399	16.02.2021	Als Anwohnerin, Flottwellstr. 10785 Berlin, spreche ich mich gegen das Bauvorhaben Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ am Park am Gleisdreieck aus. Folgende Gründe bewegen mich Sie heute anzuschreiben:	399.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Das Bauvorhaben ist mitten im Park Gleisdreieck, das die wertvolle Erholungsfläche enorm beschatten wird.	399.2	C72_nur_VI-140cab C63_Park_Erhalt C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		2. Das Öcosystem des Parks wird erheblich gestört, was mühselig über die letzten 30 Jahre aufgebaut wurde.	399.3	C11_Umweltbericht C63_Park_Erhalt C72_nur_VI-140cab
		3. Das extrem erhöhte Verkehrsaufkommen ist für die heutigen ökologischen Probleme nicht mehr zu rechtfertigen.	399.4	C34_zusätzlicher_Verkehr
		4. Die Erwärmung der Stadt wird weiter vorangetrieben.	399.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		5. In Berlin fehlt Wohnraum und nicht Gewerblich genutzte Fläche, insbesondere jetzt nach der Corona Epidemie wird keine weitere Bürofläche benötigt! Es besteht also die enorme Gefahr von Lehrstand.	399.6	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich appelliere an Sie, den Verantwortungsbewussten Bezirkspolitikern, eine langfristige ökologisch Entscheidung gegen das Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ am Park Gleisdreieck zu fällen, um auch weiterhin ein lebenswertes Kiez für seine Bewohner zu erhalten und weiter auszubauen!	399.7	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
400	16.02.2021	Über die geplante Bebauung ist abgesehen von ästhetisch-städtebaulichen und denkmalschützerischen Einwänden - massiv dicht aufgereihete Schuhkartons an einem Ort, an dem niemals in der Stadtgeschichte Bauten dieser oder ähnlicher Art standen - die Zeit schon wieder hinweggegangen:	400.1	C28_städtebauliches_Konzept C72_nur_VI-140cab
		Hinsichtlich der vorgesehenen Nutzung (Büros?!), hinsichtlich der ökologischen Aspekte (weitere Aufheizung und Verschlechterung des Stadtklimas, nochmals verstärkter Windkanal in der schon jetzt bestehenden "Einflugschneise", Ignorierung von Vogel- und anderem Tierschutz, weitere massive Versiegelung von dringend zur Versickerung von Regenwasser auch im Stadtgebiet benötigten Freiflächen...), hinsichtlich der pandemieforcierten neu gestellten Anforderungen an zukunftsorientierten Städtebau:	400.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkofortanalyse C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Keine weitere Verdichtung, sondern im Gegenteil mehr Luft und Raum, mehr Parks, mehr Grünflächen.	400.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C33_alternatives_Konzept
401	16.02.2021	Ich lege Widerspruch gegen den B-Plan ein. Aus meiner Sicht gibt es keine Belege dafür, dass es für die geplanten Büros eine ernste Nachfrage gibt. Die Pandemie hat zu einer vollkommen neuen Situation geführt und somit müsste vor der Bebauung eine Marktanalyse vorgelegt werden, die auf die neue Lage eingeht.	401.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Darüber hinaus hat sich der Park in den letzten Jahren so entwickelt, wie es bei der Planung der Urbanen Mitte nicht vorherzusehen war. Der Park ist einfach überlaufen und extrem gefährdet. Das muss mit in die Betrachtung bei der Bebauung mit einfließen.	401.2	C67_Park_Übernutzung C71_Abwägung_privat/öffentlich
402	16.02.2021	Bitte lassen Sie das Nutzungskonzept überarbeiten und an Post-Corona Bedingungen anpassen (voraussichtlich geringerer Bedarf an Büroflächen) wenn möglich zugunsten von bezahlbaren Wohnprojekten.	402.1	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Gerade im Lockdown wurde deutlich, wie wichtig der Park als Naherholungsgebiet und Freifläche für die Anwohner ist, aber auch, dass er schon an der Grenze der Belastbarkeit ist. Die Auswirkungen auf die Qualität des Parks sollten daher noch stärker berücksichtigt werden.	402.2	C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
403	16.02.2021	Ich erhebe Einspruch gegen die Planung, weil der Westpark als Ausgleichsfläche für die Gebäude am Potsdamer Platz und Leipziger Platz entstanden ist, und die bereits entstandene Biodiversität durch die geplante Bebauung stark gefährdet wird!	403.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C66_Park_Ausgleichsfläche C13_Flora_Fauna
404	16.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan ab wegen: der überwiegend gewerblichen Nutzung, die an dem derzeitigen Bedarf an Wohnung und der Übersättigung von Büroflächen völlig vorbeizieht	404.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		dem massiven optischen Eingriff der Hochhäuser in das historisch gewachsene Landschaftsbild des Gleisdreiecks	404.2	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
		den vielfältigen Nachteilen in Puncto Verkehr, Verschattung, Luftaustausch für die Mehrheit zum Nutzen für wenige.	404.3	C34_zusätzlicher_Verkehr C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C20_klimaökologische_Auswirkungen
405	16.02.2021	Als wir im Jahre 2014 eine Wohnung in Berlin gesucht haben, waren meine Frau und ich begeistert von der Flottwellpromenade mit der angeblich unverbaubaren Aussicht auf den schönen Park. Wenn wir aber gewusst hätten, dass uns nun ein Mini-Manhattan droht mit 90 Meter hohen Monstertürmen, hätten wir uns auf keinen Fall verschuldet, um unsere Wohnung zu kaufen! Es war uns schon damals	405.1	C72_nur_VI-140cab C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		unheimlich, in der Nähe eines ebenfalls unattraktiven Potsdamer "Platzes" zu wohnen, wohin wir auch keinen Fall ziehen würden.		
		Die bisherigen Neubauten auf der anderen Seite des Parks von uns ausgesehen, sind eher unauffällig und vollkommen akzeptabel.	405.2	-
		Die Tatsache, dass die Stadtverwaltung nun offensiv ein Projekt unterstützt, dass den Park und dessen Atmosphäre zerstören wird, zeugt von einem unverantwortlichen Mangel und Verständnis dafür, wie eine Bürgernahe Stadtentwicklung aussehen sollte!	405.3	C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
		Man hätte ja vielleicht noch Verständnis, wenn Wohnhäuser gebaut würden, um die große Wohnungskrise in Berlin zu mildern. Aber nur wieder extrem hässliche Bürotürme hinzustellen, die auf Dauer den Park und seine Umgebung zerstören werden, zeigt, dass keinerlei Planung im Sinne der Bürger gemacht wird. Es liegt nahe zu fragen, ob hier Gelder fließen, um diesen Unsinn geschehen zu lassen?	405.4	C81_Subjektiv C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Eine kleine persönlichere Erfahrung möchte ich noch erwähnen: in meinem Studium in Köln war es als Fahrradfahrer schwierig an solchen Bürotürmen auch nur vorbeizufahren, wegen der starken Winde, die solche Monster erzeugen. Im Übrigen ist das ein gut studiertes physikalisches Phänomen.	405.5	C22_Windkomfort
		Sollte es keine Möglichkeit geben, diese Monstrosität zu verhindern, bleibt uns keine Wahl, als unsere schöne Wohnung zu verkaufen. Schon der finanzielle Verlust wird groß sein, denn wer will schon eine Wohnung kaufen im Schatten von Büroriesen? Viel wichtiger allerdings ist, dass es uns schwerfallen wird, unsere Wohnung verlassen zu müssen, in der wir eine wunderbare Küche eingebaut haben und uns auch sonst wohnlich eingerichtet haben. Mit einem Wort wir sind entsetzt!	405.6	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
406	16.02.2021	Mir erscheint die geplante Bebauung zu dicht.	406.1	C48_GF/GFZ-Höhe
		Der Park wird schon jetzt sehr stark frequentiert. Ein besonderes Problem sehe ich bei den Verkehrswegen innerhalb des Parks. Der Verbindungsweg zwischen den Parkhälften ist schon jetzt stark frequentiert, besonders zu Pendlerzeiten. Es gibt schon jetzt Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern.	406.2	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C67_Park_Übernutzung
		Ich plädiere dafür die geplante Bebauung stark zu verkleinern, um den Park und besonders seine Verkehrswege nicht noch zusätzlich stark zu belasten.	406.3	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
407	16.02.2021	Ich wehre mich gegen die vorliegende Planung, weil ich jeglicher Bebauungsverdichtung skeptisch gegenüberstehe.	407.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C30_Versiegelung_Verdichtung
		War der Park am Gleisdreieck nicht mal gedacht, die versiegelten Flächen am Potsdamer Platz auszugleichen?	407.2	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Wo ist der "Ausgleichspark" für das jetzige Bauvorhaben geplant?	407.3	C23_Eingriff_Ausgleich
		Gibt es noch die Berliner Traufhöhe? Gilt die überall, auch in der Hasenheide?	407.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C50_Gebäudehöhen
408	16.02.2021	Es ergibt keinen Sinn, den besten Park, den wir weit und breit haben, mit solchen Baukolossen zu dekorieren.	408.1	C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe
409	16.02.2021	Ich bin aus folgenden Gründen gegen diese Bebauung im Park am Gleisdreieck:	409.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Erholungswert des Parks am Gleisdreieck wird erheblich geschmälert: Die bisherigen Sportmöglichkeiten, Außengastronomie und Begegnungsstätten werden abgerissen. Für die bisherige nichtkommerzielle Nutzung gibt es keine Ersatzflächen, und bei der geplanten Bebauung herrschen auf dem Areal für eventuelle Außengastronomie schlechteste Bedingungen – die hohe Bebauung sorgt bereits bei leisem Wind für scharfe Zugluft. (Wer's nicht glaubt, sollte sich mal ab Windstärke 2 (sanfte Brise) eine halbe Stunde vor das Posthochhaus setzen.	409.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität C72_nur_VI-140cab C22_Windkomfort
		Übernutzung des Parks als Pausenraum für Angestellte: Der Park am Gleisdreieck ist einer der am höchsten frequentierten Parks der Stadt, auch an Wochentagen. Bei der geplanten gewerblichen Bebauung wird das angrenzende Areal automatisch zum Erholungsraum für die Angestellten und belastet den Park über seine Grenzen hinaus.	409.3	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Städtebaulich eine Katastrophe: Die Bebauung setzt den Potsdamer Platz fort und schiebt die Silhouette wie ein Keil in den Park. Bisher ging ich davon aus, dass eine Bebauung über Traufhöhe nur an einzelnen, markanten Plätzen der Stadt erlaubt ist. Hier schneidet die Bebauung eine bisher optisch zusammengehörige Fläche in	409.4	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		zwei Teile, verbunden durch eine dünne, zugige „Nabelschnur“. Das ursprüngliche Areal des Güterbahnhofs wird damit völlig unkenntlich gemacht, Westpark und das Gelände des Technikmuseums werden unzumutbar verschattet.		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Überschreitung der festgelegten Geschossflächenzahl: Die bisherige Geschossflächenzahl von 3,5 war bereits extrem hoch angesetzt. (Warum Berlin einem Investor solch ein Geschenk gemacht hat, ist ohnehin heute nicht mehr nachvollziehbar.) Dass jetzt eine GFZ von 4,4 geplant ist, kann nicht legal sein. Auch wenn der Rahmenvertrag eine Geschossfläche von 19.000 qm vorgesehen hat: wenn das auf dieser Fläche mit einer GFZ von 3,5 nicht zu erreichen ist, dann geht es halt nicht. Die Fläche einfach beizubehalten und damit eine höhere GFZ zu genehmigen, bevorzugt den Investor unzulässig gegenüber anderen Bauherren.	409.5	C26_Gesamtentwicklung C48_GF/GFZ-Höhe
		Risiko der Verlagerung von Schichtenwasser: Mit dem Bau des Potsdamer Platzes wurden bereits große Mengen Schichtenwasser umgeleitet, mit sehr unschönen Folgen für die Bewohner der Tempelhofer Vorstadt. In fast dem gesamten Areal stieg die erste wasserführende Schicht an, bisher knochentrockene Keller und Fundamente wurden feucht und zwangen die Eigentümer, die Keller aufwendig zu sanieren und Horizontalsperren gegen aufsteigende Feuchtigkeit einzuziehen. Auch hier sind ähnliche Effekte zu befürchten, den Schaden tragen die angrenzenden Bewohner.	409.6	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
410	16.02.2021	Gegen den vorgelegten Bebauungsplan für ein Kerngebiet auf dem Gleisdreieck habe ich Einwände:	410.1	C02_Ablehnung_Kennntisnahme
		1. Regenwassermanagement und Versickerung. Die Folgen der geplanten Versiegelung und der dadurch fehlenden Versickerung werden zwar dargestellt, es fehlen allerdings ausreichende Untersuchungen zu zunehmende Starkregenereignisse im Rahmen des Klimawandels. Es fehlen Vorschriften zur ausschließlichen Nutzung der Dächer als Gründächer mit Regenwasserrückhaltefunktion mit der Option Solaranlagen zu installieren, soweit sie die o.g. Funktion der Gründächer nicht übermäßig einschränken. Die den Grundstückseigentümern gewährte Nutzungserhöhung auf den Dächern stellt somit einen Abwägungsfehler dar, der zu Gunsten der Nutzungsreduzierung der Dächer zu korrigieren ist.	410.2	C18_Niederschlagsbewirtschaftung C55_Anpflanzungen_Begrünung
		2. Emissionen und Heizungsanlagen Als Heizungsanlagen werden in dem Entwurf zum Bebauungsplan Öl- und Gasheizungen zugelassen. Emissionen aus Verbrennungsprozessen belasten die Luftqualität erheblich. Dies gilt sowohl für den zu erwartenden Autoverkehr, als auch für die Heizungsanlage. Darüber hinaus müssen diese	410.3	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Emissionen auch in Hinsicht ihres Treibhausgaspotentials beachtet werden. Dazu ist vorgeschrieben, dass Gebäude nahezu Treibhausgasneutral beheizt werden sollen. Dies hat besondere Relevanz, da die Gebäude eine zu erwartende Lebensdauer von über 50 Jahren haben. Hier liegt ein Abwägungsfehler vor. Die Vorgabe muss angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung sein, dass die Gebäude ausschließlich mit Heizungssystemen ohne örtliche Emissionen aus Verbrennungsprozessen ausgestattet werden dürfen. Eine Beheizung mit Solarthermie, PV, Geothermie und Wärmepumpen ist möglich. Eine ökologische Kühlung der Gebäude auf Grundlage erneuerbarer Energien kann damit gut (ohne unzumutbare Mehrkosten) kombiniert werden.		
411	16.02.2021	Den Entwurf des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ lehne ich ab. Der Park am Gleisdreieck hat sich zu einem lebendigen urbanen Ort, an dem Menschen aus dem Kiez und aus ganz Berlin in ihrer Freizeit zusammenkommen.	411.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Neubau insgesamt 7 gewerblich genutzten Wolkenkratzern in der Mitte der Parkanlage ist zuallererst baukulturell geradezu abwegig und würde die Gestaltung und die Anmutung des Geländes zerstören. Die weitgehend leerstehenden und verwahrlosten Hochhausimmobilien am unmittelbar benachbarten Potsdamer Platz belegen zudem anschaulich, dass derartige Ansiedlungen in Berlins Mitte am Bedarf vorbeigehen.	411.2	C72_nur_VI-140cab C28_städtebauliches_Konzept C62_Ortsbild_Sichtachsen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die soziale, kulturelle, umweltbezogene Nutzung des Parks würde sich von einer rein privaten Erholungsnutzung für jedermann zu einer weitgehend gewerbsmäßigen Nutzung verändern.	411.3	C68_Park_Aufenthaltsqualität C63_Park_Erhalt
		Die Menschen, die in diesen Hochhaustürmen arbeiten würden, müssten auf dem Weg zur Arbeit, in der Mittagspause und auf dem Heimweg den Park durchqueren. Der Park ist schon jetzt gut frequentiert. Er würde durch den zus. Verkehr seine Erholungsqualität verlieren. Weder der Park am Gleisdreieck, noch das umliegende Quartier sind annähernd auf den Verkehr und die Versorgung einer derartig großen Menge an Pendlern ausgelegt.	411.4	C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Bau würde zudem zu einer nachhaltigen ökologischen Verschlechterung der tatsächlichen urbanen Mitte rund um den Park am Gleisdreieck und der Umgebung von Potsdamer und Leipziger Platz führen.	411.5	C83_unklareAussage
		Die geplante Bebauung hätte nur negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner sowie alle bisherigen Nutzungen.	411.6	C81_Subjektiv C09_Mehrwert
		Zudem ist wegen der allg. Entwicklung ein massiver Leerstand der geschaffenen Einheiten nicht unwahrscheinlich.	411.7	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
412	16.02.2021	Der Bebauungsplan VI-140CAB "URBANE MITTE SÜD" sollte aus Gründen der Stadtplanung (Wohnraum statt Gewerbe), der Umwelt (wertvolle Grünflächen und Stadtklima), der zukünftigen Arbeitsentwicklung (Dezentralisierung statt Ballungszentren) und der sozialen Entwicklung in der Stadt (Erholungsräume, Treffpunkte im Freien und Bewegung) nicht umgesetzt werden und sofort gestoppt werden. Er ist gegen jede zukünftige, vernünftige, gesellschaftspolitische Entwicklung. Bitte überdenken Sie dieses Vorhaben kritisch!	412.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C63_Park_Erhalt C81_Subjektiv
413	16.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung zur Ausweisung des Kerngebietes VI-140cab.	413.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Bitte verzichten Sie auf die Ausweisung des Kerngebiets mitten im Gleisdreieck, weil dies erhebliche Veränderungen und negative Beeinflussungen bezüglich der Freiraumfunktionen der Parkanlage (West- und Ostpark) sowie negative Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete und des weiteren Stadtraumes nach sich ziehen würde.	413.2	C41_Kerngebiet C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Zu nennen wären hierbei: massive optische Zerschneidung der beiden Parkhälften durch weit nach Süden in die Grünfläche hineinreichende Baukörper	413.3	C64_Park_optische_Einengung
		dadurch Minderung des Landschaftserlebens und somit auch der Erholungsfunktion der Parkflächen	413.4	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Negative Auswirkungen auf das Stadtklima durch die Baukörper wie Aufheizen der Baukörper, Flächenversiegelung mit Vegetationsverlust, Verlust von Retention- und Verdunstungsflächen (Luftfeuchte, Temperatur), Herabsetzung der kühlenden Wirkung von Freiflächen auch durch deren fortlaufende, stückweise Verkleinerung u. v. m.	413.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen C30_Versiegelung_Verdichtung C13_Flora_Fauna
		Verlust von Lebensräumen durch die Bebauung an sich	413.6	C13_Flora_Fauna C30_Versiegelung_Verdichtung
		Zerschneidung von Lebensräumen von Fauna und Flora	413.7	C13_Flora_Fauna
		Zerstörung der weitgehend stimmigen Einbettung des Freigeländes des Museums für Verkehr und Technik in den Gleisdreieckpark. Park und Freifläche werden als Einheit mit hoher Erholungszeit von den Besuchenden wahrgenommen.	413.8	C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Neubau von Gewerbe- und Büroflächen aufgrund veralteter Bedarfsanalysen. Der zukünftige Bedarf an Büroflächen durch Veränderungen in der Arbeitswelt durch und nach der Coronapandemie finden (auch aufgrund ihrer Aktualität) keine Berücksichtigung in der Planung.	413.9	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Bitte werden Sie Ihrer Verantwortung als gewählte Volksvertreter*innen und bürgernaher Verwaltung gerecht. Setzen Sie sich für die Sicherung, den Erhalt sowie die Weiterentwicklung einer zukunftsweisenden, gemeinhohl-orientierten und lebenswerten Stadtlandschaft ein.	413.10	C79_Bezirkspolitik
414	16.02.2021	Auch im Namen meiner Familie bitte ich Sie, bei der Planung des Projekts "Urbane Mitte Süd" die Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen und das Vorhaben in dieser Form zu stoppen, um ein stadtentwicklungspolitisch zeitgemäßeres und ökologisch sinnvollerer Konzept für das Gebiet zu entwickeln.	414.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C59_nachhaltiges_Quartier
		Es liegen zahlreiche umweltbezogene Gutachten vor, die u. a. vor den negativen Folgen für das Stadtklima (Temperaturanstieg), vor der Verschattung durch (über)hohe Bebauung und der Bedrohung der Artenvielfalt (Gefährdung u. a. von Vögeln, Fledermäusen) warnen.	414.2	C71_Abwägung_privat/öffentlich C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna
		Die Höhe der geplanten Gebäude übersteigt die für Hochhäuser in Berlin vorgesehene Höhe und Geschosshöhe und entspricht auch in mehreren weiteren Punkten nicht dem "Hochhausleitbild" der Senatsverwaltung. Die Errichtung dieser Gebäude hätte neben ungünstiger Verschattung des Parks auch erhöhte Windgeschwindigkeiten zur Folge, mit allen ungünstigen Nebenwirkungen.	414.3	C50_Gebäudehöhen C08_Hochhausleitbild C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Absehbare Folgen wären ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im gesamten Bereich um den Park mit allen negativen Folgen für die Umwelt und die Anwohner.	414.4	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Nicht erst durch Corona ist vollkommen fragwürdig geworden, ob es neue Büro- und Gewerberäume in dieser Menge und Größenordnung überhaupt braucht.	414.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Zudem ist seit Jahren bekannt, dass jeder weitere neu versiegelte Quadratmeter Boden sich negativ auswirkt auf das Klima – Stichwort Regenwasserversickerung, Wasserhaushalt, Grundwasserspiegel –, aber auch Folgen hat für die Bodenqualität und die Artenvielfalt von Flora und Fauna.	414.6	C30_Versiegelung_Verdichtung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Schützen Sie die Lebensqualität Berlins und ändern Sie diesen Bebauungsplan im Sinne der Bürgerinnen und Bürger und der Umwelt.	414.7	C59_nachhaltiges_Quartier
415	16.02.2021	Auffällig an dem gesamten Wesen des Plans ist, dass die beschriebenen Ziele an der Hauptnutzungsgruppe des Parks vorbeigehen. Täglich besuchen alle möglichen Gruppen der Bevölkerung diesen Park; Kinder, Senioren, Jugendliche und Erwachsene. Für einen kurzen erholsamen Spaziergang, diverse Sportangebote oder zum ungezwungenen Picknick. Diese Gründe stimmen aber in folgender Hinsicht überein; sie dienen einem freiheitlichen Zweck.	415.1	C27_Ziel_BPlan
		Die Umgestaltung des Gleisdreieckparks, um mehr Arbeitsplätze zu schaffen, empfinde ich persönlich mehr als nur kontraproduktiv. Das freie, lockere Klima des Parks wird durch Hochhäuser zerstört. Eine Bebauung des Gleisdreieckparks wäre ein offizielles Statement gegen die erholsame Freizeit auf Grünflächen, die insbesondere im Rahmen des Corona bedingten Homeoffice für uns alle so an Bedeutung gewonnen hat. Vergleichbare Grünflächen sind in Berlin bereits selten, vor allem jene, die zu Fuß erreichbar sind.	415.2	C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Des Weiteren bleibt es unwahrscheinlich, dass das Konzept "Homeoffice" in Zukunft an Bedeutung verliert, wo es sich in Zeiten von Corona überaus gut bewiesen hat. Aus dieser Entwicklung lässt sich schlussfolgern, dass zukünftig weniger Raum für Büroflächen geschaffen werden muss.	415.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich spreche nun letztlich direkt zu Ihnen: Bitte lassen Sie die Bebauung des Gleisdreieckparks nicht zu. Lassen Sie nicht zu, dass uns der Gleisdreieckpark in seiner jetzigen, schönen Form genommen wird.	415.4	C63_Park_Erhalt
416	16.02.2021	Ich bin entsetzt! Bitte setzen Sie diesen grauenhaften Plan nicht um!	416.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Gerade jetzt in Zeiten der Pandemie hat sich gezeigt, dass die Lebensqualität dieser Stadt so sehr von Grün abhängt! Jetzt wo wir keine Cafes, keine Kinos und Theater besuchen können, sind die Grünflächen in dieser Stadt die letzte Oase in der sonstigen Tristess!	416.2	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Von den Auswirkungen der zunehmenden Oberflächen-Versiegelung für die Umwelt ganz zu schweigen.	416.3	C30_Versiegelung_Verdichtung
		Daher hier noch einmal meine dringende Bitte, verhindern Sie diese Bebauung!	416.4	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
417	16.02.2021	Als Anwohner (Flottwellstr.) des Parks am Gleisdreieck lehne ich die geplante Bebauung ab.	417.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die vorgeschlagene Bebauung würde den Park zu einem Vorgarten machen und die Übernutzung des Parks noch vergrößern.	417.2	C64_Park_optische_Einengung C67_Park_Übernutzung
		Der Lärm würde noch weiter zunehmen, obwohl der Lärmpegel schon jetzt hoch ist, durch die Parknutzung und dem Biergarten. Die Schallwirkung wird durch die Enge Bebauung verstärkt.	417.3	C54_schalltechnische_Untersuchung
		Die Verschattung des Parks am Vormittag ist zu befürchten.	417.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Es wäre schade, wenn der Park, in dem alle Generationen einen Erholungswert haben, durch derartige Bauten zerstört würden.	417.5	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität
418	16.02.2021	Als Anwohner des Gleisdreieckparks nutze ich diesen mehrmals die Woche für Freizeitausgleich und Sport.	418.1	-
		Es ist mir nicht verständlich, wie bei derartig viel Bürofleäche und dem Trend zum Home-Office dieser Schöne Park versiegelt und eine riesige Baustelle werden soll.	418.2	C63_Park_Erhalt C42_Büromarkt_Büroflächen
		Am aller wenigsten ist dies bei einem Rot-Rot-Grünen Senat zu verstehen. Wer will diesen Park außer die Investoren? Welcher Anwohner will diesen Park? Auf diese Fragen hätte ich gerne eine Antwort.	418.3	C79_Bezirkspolitik C82_kein_Gegenstand (außerhalb des Plangebiets) C26_Gesamtentwicklung
419	16.02.2021	Ich bin sehr verärgert mit ansehen zu müssen, wie immer wieder sinnlose und umweltschädliche Bauvorhaben genehmigt werden, die die Lebensqualität in dieser Stadt, die eh schon im Ausverkauf steht, immer weiter verschlechtern. Es gibt einige, sehr gravierende, Gründe dieses Bauvorhaben sofort einzustellen und zu überdenken, was aus dieser Stadt werden soll.	419.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Was diese Stadt dringend braucht sind bezahlbare Mietwohnungen und keine Büros oder Luxuslofts!	419.2	C43_Forderung_Wohnen
		2. Der Park am Gleisdreieck war als Naherholungsgebiet und ökologische Ausgleichsfläche für die Bebauung am Potsdamer und Leipziger Platz gedacht und würde durch den Bürokomplex seine Funktion verlieren.	419.3	C63_Park_Erhalt C66_Park_Ausgleichsfläche

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität
		3. Die Versiegelung der Böden hätte zahlreiche Auswirkung auf das Ökosystem in diesem Areal: auf die Temperaturen, den Wasserkreislauf, die Artenvielfalt und noch weitere.	419.4	C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
		4. Dieses Projekt würde die Zerstörung des urbanen Lebensraums für zahlreiche Tier- und Insektenarten bedeuten. Vögel würden an den Glasscheiben der Hochhäuser sterben, die Wiesenflächen würden minimiert und dadurch das Insektensterben beschleunigt.	419.5	C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung C63_Park_Erhalt
		5. Auch aus wirtschaftlicher Sicht gibt es einige Argumente gegen den Bebauungsplan: Berlin braucht nicht noch mehr leerstehende Büroräume. Schon vor der Corona-Pandemie gab es einen hohen Leerstand von Büroräumen. Nach der Pandemie wird sich das wieder ändern, aber die Arbeitsmodelle sind ebenfalls im Wandel und werden dahingehen ab und zu von zu Hause arbeiten zu können. Es werden also, trotz allem nicht mehr Büros gebraucht.	419.6	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Mir und vielen anderen Berliner*innen ist nicht ersichtlich, wie so ein seelenloses Lobbyprojekt wieder durchgewunken werden kann.	419.7	C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung
		Deshalb fordere ich eine Änderung des Bebauungsplans mit hohen Ökologischen Auflagen, mit Begrünung der Außenfassaden, Photovoltaikanlagen auf dem Dach, Nutzung umweltverträgliche Baustoffe und eine festgesetzte Maximalhöhe, die eine Verschattung des Parks verhindert und einen guten Luftaustausch zulässt.	419.8	C59_nachhaltiges_Quartier C55_Anpflanzungen_Begrünung C60_Solaranlagen C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier C50_Gebäudehöhen C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Außerdem wäre es weitaus sinnvoller Wohnraum in dieser Gegend zu schaffen, dies kann durchaus mit Büro- oder anderen Gewerbeflächen im Erdgeschoss verbunden werden.	419.9	C43_Forderung_Wohnen
		Hören Sie bitte die Argumente der Berliner*innen an und treffen Sie eine gewissenhafte Entscheidung, die dem Wohle der in Berlin lebenden Menschen dient.	419.10	C71_Abwägung_privat/öffentlich
420	16.02.2021	Bitte verzichten Sie auf die Ausweisung eines Kerngebiets mitten im Gleisdreieck, gerade jetzt unter der Coronakrise zeigt sich, dass es an Grün- und Erholungsflächen in Berlin fehlt.	420.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
		Und für das Klima in der Innenstadt ist es essenziell, dass nicht sämtliche Grünflächen durch Bebauung versiegelt werden. Dadurch heizt sich das Klima in den Sommermonaten auf und der immer seltener werdende Regen hat keine Chance im Boden aufgenommen zu werden.	420.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt
		In der Stadt sind genug Büroflächen vorhanden die nicht genutzt werden. Wir benötigen nicht noch einen Betonklotz.	420.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
421	16.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung der "urbanen Mitte" denn dieser Bebauungsplan erscheint in vielen Bereichen nicht stimmig und zeitgemäß zu sein.	421.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Auf uns Anwohner erscheint dieses Projekt einzig als ein Prestigeobjekt- die Notwendigkeit Gewerbeflächen in diesem Ausmaß und Lage zu erschaffen ist zu hinterfragen.	421.2	C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Es bleibt unverständlich, warum Gebäude bis zu einer Höhe von 90M errichtet werden sollen, diese sich in keiner Weise der Umgebung anpassen und sich in die Umgebung einschmiegen; so befinden sich in unmittelbarer Nähe Wohngebiete mit max. 7 Etagen; selbst östlich vom Bebauungsfeld findet sich keine ähnliche Bebauung;	421.3	C72_nur_VI-140cab C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C50_Gebäudehöhen C29_Einbindung
		stattdessen wird der ohnehin bereits sehr stark frequentierte und beengte Westpark weiter eingeengt und wird durch Verschattung sowie der entstehenden Windkanälen weiter an Qualität und Biodiversität verlieren;	421.4	C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität C13_Flora_Fauna
		nicht nur zu Corona Zeiten wurde deutlich wie wichtig innerstädtische Freiflächen für die Bürgerinnen und Bürger sind;	421.5	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		das Gutachten zum Windkomfort ist meines Wissens nach mit Hilfe von 30 Jahre alten Plänen erstellt worden und entspricht somit in keiner Weise mehr den aktuellen Gegebenheiten denn der Park wurde in den letzten Jahren massiv bebaut was sicherlich großen Einfluss auf Wind/Wärme und Licht genommen hat;	421.6	C22_Windkomfort
		Darüber hinaus ist bekannt, dass der Grundwasserspiegel stetig durch Klimaveränderung sinkt.	421.7	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		It Bebauungsplan ist eine nahezu 100% Versiegelung vorgesehen und lediglich 20% der Dachflächen müssen begrünt ODER mit Solarzellen bestückt sein mit entsprechenden Folgen für die unmittelbare Umgebung;	421.8	C17_Versiegelungsgrad C55_Anplantungen_Begrünung
		das Regenwasser soll den Plänen nach in den Landwehrkanal bzw. dem Mischwasserkanal zugeführt werden- andere Lösungen wären sicherlich möglich und im Sinne des Klimaschutzes (z.B. Wasserauffangbecken mit positiven Effekt auf das unmittelbare Mikroklima siehe Potsdamer Platz oder Sickergruben um Regenwasser dem Grundwasser bzw. dem Erdreich wieder zuzuführen); Starkregen wird in den Jahren zunehmen und eine Überflutung der Kanäle ist durch die Versiegelung sehr wahrscheinlich;	421.9	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		das Ignorieren und Bagatellisieren der zahlreichen umweltbezogenen Gutachten bleibt dem Bürger nicht verborgen und hat sicherlich einen Einfluss auf zukünftige Wahlentscheidungen;	421.10	C71_Abwägung_privat/öffentlich C79_Bezirkspolitik
		Darüber hinaus werden dem Park wichtige Sichtachsen genommen und historische, denkmalgeschützte Gebäude (Postbahnhof, Wasserturm, U Bahn Gleisdreieck, Hochbahnviadukte) unwiederbringlich verbaut;	421.11	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		meines Erachtens nach verschenkt die Stadt hier die Möglichkeit einer nachhaltigen und ökologisch sinnvollen Bebauung die über die Stadtgrenzen hinaus bekannt werden könnte-	421.12	C59_nachhaltiges_Quartier
		Hochhäuser müssen nicht per se Stahl und Glaskonstrukte sein die die Umgebung verschandeln und eine Gefahr für Vögel (Glas) werden- als positives Beispiel einer wirklich innovativen grünen	421.13	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C57_Fassadengestaltung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bauweise sei "Bosco Verticale" in Mailand erwähnt (https://de.wikipedia.org/wiki/Bosco_Verticale); sicherlich höhere Investitionen aber dafür ein Kompromiss in Sachen Umweltschutz!		C14_Artenschutz C55_Anpflanzungen_Begrünung
		Berlin verliert mehr und mehr das innerstädtische grün. Berlin braucht mehr grün zur Lebensqualität und aus Naturschutzgründen bei mehr innerstädtischen Wohnraum; ist Gewerbe in einer solch zentralen Lage auf Kosten der Grünflächen bleibt für Bürger unverständlich;	421.14	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage) C63_Park_Erhalt
		Ich bitte Sie den Bebauungsplan gründlich zu überarbeiten und die Einwände der Bürgerinnen und Bürger ernst zu nehmen. Bebauung ja aber bitte der Umgebung angepasst bei deutlich mehr Auflagen für Natur und Umweltschutz.	421.15	C59_nachhaltiges_Quartier C71_Abwägung_privat/öffentlich
422	16.02.2021	Hiermit spreche ich mich gegen eine weitere Bebauung des Parks am Gleisdreieck aus. Täglich fahre ich mit meinem Fahrrad durch den Park oder gehe dort Joggen.	422.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Eine weitere Bebauung würde eine Bedrängung des schmalen Westparks bedeuten! Aus Natur, die die Stadt zunehmend dringen benötigt würde mehr Beton werden, die Kommerzialisierung würde zu nehmen. Schon jetzt ist der Park sehr hoch frequentiert und eine Bebauung würde Raum und Erholungsqualität nehmen. Dazu kommt eine Verschandelung des historischen Ortes und eine Verschlechterung des Klimas durch fehlendes Grün.	422.2	C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität C61_Beeinträchtigung Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Der Park darf nicht weiter bebaut werden! Der muss ein PARK bleiben!	422.3	C63_Park_Erhalt
423	16.02.2021	Als gebürtige Kreuzbergerin möchte ich mich hiermit ausdrücklich gegen den Bebauungsplan stellen.	423.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Das Letzte was Friedrichshain-Kreuzberg braucht, sind Büroräume in Form von Hochhäusern. Es sollte lieber in bezahlbaren Wohnraum und weitere Grünflächen investiert werden! Stoppen Sie dieses Vorhaben!!!	423.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
424	16.02.2021	Der Park am Gleisdreieck ist auch für das angrenzende Schöneberg in dem ich wohne das nächstliegende größere Freizeit- und Erholungsgebiet, das heute schon sehr ausgelastet ist,	424.1	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die geplante Neubebauung reduziert die wichtige Grünfläche erheblich und führt zu einer Überbelastung des Parks und ist gerade in den Erfahrungen der Corona-Krise eine arbiträre Entscheidung und ein fatales Signal im städtischen Zusammenleben.	424.2	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ich votiere gegen den Bebauungsplan.	424.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
425	16.02.2021	Mehr denn je benötigen wir Wohnungen an Grünraum-angebundenen Standorten wie hier, wo in Post-Corona-Zeiten eine Gewerbenutzung wirklich nicht angebracht erscheint – ganz abgesehen von dem städtebaulichen Erscheinungsbild, bzw. der Gebäudehöhen, die die Parkränder massiv beeinträchtigen würden.	425.1	C43_Forderung_Wohnen C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C81_Subjektiv
426	16.02.2021	Abgesehen davon, dass durch eine solche verdichtete Bebauung wertvolle Freiflächen=Freiräume zerstört werden:	426.1	C63_Park_Erhalt
		Die geplanten Bürotürme erscheinen nicht mehr zeitgemäß. Es ist zu beobachten, dass der Bedarf an Gewerbeflächen derart reduziert ist, dass zunehmend Leerstand festzustellen ist und bereits nachgedacht wird, die raumfressenden Gewerbeflächen der Wohnungsnutzung zuzuführen. In Berlin herrscht absehbar wachsender Bedarf an Wohnungen, aber nicht an Gewerberäumen.	426.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Vorstellbar wäre hier ein neues Konzept mit Wohnraum unter größtmöglichen Erhalt der Grün- und Freizeitflächen. Diese Freiräume für Bewegung und Begegnung werden benötigt und können eine maßvolle Wohnungsbebauung hier ergänzen.	426.3	C33_alternatives_Konzept
427	16.02.2021	Ich befürworte grundsätzlich eine Bebauung des Areals, den Entwurf finde ich aber enttäuschend. Die geplanten Gebäude sind m.E. viel zu hoch geplant. Der doch in Berlin einzigartige Bahnhof Gleisdreieck und der anliegende Gleisdreieckpark würden durch die Höhe der Gebäude nicht mehr zur Geltung kommen. Berlin würde dieses einzigartige verlieren.	427.1	C81_Subjektiv C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Ich würde daher vorschlagen, sich an der Höhe der vorhandenen Häuser in der Luckenwalder Straße zu orientieren, vielleicht die mittleren beiden neuen Häuser maximal zwei Stockwerke höher bauen	427.2	C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		und dann in Richtung des alten Stellwerkes im Park wieder flacher bauen. Das letzte neue Haus neben dem Stellwerk würde ich nicht höher als zwei Stockwerke gegenüber dem Stellwerk bauen. So würden Park und Bahnhof trotz Neubauten weiter zur Geltung kommen.		C33_alternatives_Konzept
		Des Weiteren enttäuscht mich die geplante Nutzung der Neubauten nur mit Gastronomie und Büro-/Gewerbeflächen. Schon vor der Corona-Pandemie hätte ich mir eine andere Planung gewünscht: Mein Vorschlag wäre in den unteren Etagen Gastronomie und Gewerbe/Büro, bei dem Haus am Stellwerk eine große Kindertagesstätte mit Blick zum Park (gute Verkehrsanbindung mit der Bahn für die Eltern). In den oberen Etagen würde ich eine große Anzahl an Wohnungen begrüßen. Davon einen deutlichen Teil an bezahlbaren/preiswerten Wohnungen wie beim Projekt "Pankower Tor". So würde meiner Meinung nach ein gut gemischtes, lebendiges Quartier entstehen und Berlin würde dringend benötigten weiteren Wohnraum erhalten.	427.3	C31_Nutzungskonzept C33_alternatives_Konzept C43_Forderung_Wohnen
428	16.02.2021	Wir brauchen Grünflächen, welche sich nicht so stark aufheizen und den Boden nicht versiegeln. Wir brauchen Platz für die Menschen, die schon hier leben und nicht noch mehr Gewerbe- oder Bürogebäude.	428.1	C26_Gesamtentwicklung
		Schauen Sie sich doch mal an wie viele Menschen den Park jetzt schon nutzen, wo sollen die alle hin??	428.2	C67_Park_Übernutzung
		Hören Sie auf mit solchen "Stadtentwicklungen" die Lebensqualität in Berlin weiter zu verschlechtern!	428.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
429	16.02.2021	Ich spreche mich gegen die Hochhausbebauung aus, da sie den Park verschandeln und das Klima verschlechtern würde.	429.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C20_klimaökologische_Auswirkungen
430	16.02.2021	Grundsätzlich halte ich den Bau von bis zu 90 m hohen Hochhäusern in unmittelbarer Nähe zum Gleisdreieckpark, der inzwischen eine stadtweit bedeutsame Erholungsfunktion besitzt, für nicht angemessen. Die Hochhäuser werden eine deutlich dominierende Wirkung entfalten, die den besonderen Charakter dieses ehemaligen Bahngeländes zerstört.	430.1	C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Die Nutzungskapazitäten des Parks stoßen bereits jetzt häufig an ihre Grenzen, die durch weitere Bürobauten in diesen Größenordnungen mit tausenden von Mitarbeitern künftig deutlich überschritten werden und zu einer Übernutzung des Parks führen. Mit negativen Folgen für alle, die diesen Park zur Erholung nutzen wollen.	430.2	C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Eine lebenswerte Stadt braucht ein angemessenes Maß zwischen dichter Bebauung und dem entsprechenden Freiraum. An diesem Standort braucht es keinen zweiten Potsdamer Platz. Zudem sind reine Gewerbestandorte in dieser Größenordnung stadtpolitisch nicht zeitgemäß.	430.3	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan
		Eine potenzielle Wohnnutzung mit Hinweis auf die hohe Lärmbelastung des Standortes auszuschließen, ist argumentativ in der heutigen Zeit mit dem Mangel an Wohnraum nicht mehr ausreichend, zumal auf der gegenüberliegenden Seite des Westparks gerade eine exklusive Wohnbebauung in unmittelbarer Nachbarschaft, ca. 5 m zur Hochbahn errichtet wird. Zudem sollte die Lärmbelastung in den höheren Stockwerken eines Hochhauses deutlich geringer sein und mit den entsprechenden schallschutztechnischen Vorkehrungen auch eine Wohnnutzung möglich machen.	430.4	C43_Forderung_Wohnen
		Die Berücksichtigung der Umweltbelange ist zudem nicht ausreichend und weist methodische Mängel auf. Die Kartierungen sind von 2015 (nur in Teilbereichen von 2017) und somit bereits über 5 Jahre alt. Zudem halte ich die Vorgehensweise für fragwürdig, eine Fläche, für die bereits seit langem eine Bebauung geplant ist, vor der Kartierung zu beräumen, vorhandene Vegetation zu entfernen, Baum- und Gehölzbestände zu fällen und zu roden sowie fledermausgeeignete Bauwerke (ehemalige Bahngewölbe) abzureißen. Im Rahmen der Kartierungen wird dann nur noch ein spärlicher Bewuchs erfasst. Ich hoffe, dies ist nicht die in Berlin übliche Vorgehensweise.	430.5	C12_Biotoptypen_Baumkartierung C72_nur_VI-140cab C14_Artenschutz
		Die Biotopkartierung weist den Biototyp Bahnbrachen mit spärlichem Bewuchs auf. Hier ist eine genauere Bestimmung des Biototyps gemäß Biototypenliste Berlin erforderlich, da sich auf der Bahnbrache bereits Ruderalvegetation ausgebreitet hat. Als alternativer Biototyp wäre Bahnbrache ausreichend.	430.6	C12_Biotoptypen_Baumkartierung
		Die erfassten Baumbestände wurden als nicht heimisch deklariert, was zumindest beim erfassten Spitz-Ahorn als heimische Baumart nicht zutrifft.	430.7	C12_Biotoptypen_Baumkartierung
		Die artenschutzrechtlichen Belange wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Ein Vorkommen der europarechtlich geschützten Zauneidechse wurde mit dem Hinweis von vornherein ausgeschlossen, dass es für diese keine geeigneten Lebensräume im Plangebiet gibt. Bahnbrachen sind für die Zauneidechse im Land Berlin der bevorzugt besiedelte Lebensraum. Auch die Ausprägung der beräumten Fläche bietet geeignete Strukturen für die Zauneidechse, so dass eine Untersuchung auf jeden Fall stattfinden muss, um ein Eintreten von artenschutzrechtlichen Verboten ausreichend beurteilen zu können. Auch weitere Vorkommen landesweit bedeutsamer Reptilien (Ringelnatter, Waldeidechse) können in den Gehölzbeständen nicht von vornherein ausgeschlossen werden, zumal mit dem Teich auf dem Museumsgelände auch ein Kleingewässer in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet vorhanden ist.	430.8	C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Inwiefern Lebensräume für Amphibien im Untersuchungsraum bestehen, der ja extra weiter gefasst wurde, wurde ebenfalls nicht untersucht.		
		Die Brutplätze der erfassten europäischen Vogelarten Girlitz und Fitis gehen durch die Bebauung vollständig verloren. Inwiefern diese in den angrenzenden Gleisdreieckpark problemlos ausweichen können, wurde nicht ausreichend dargelegt. 2015 konnten keine Baumhöhlen erfasst werden. Aktuell sind jedoch mehrere Höhlen in dem zu fällenden Eschen-Ahorn an der "Ruine" erkennbar. Eine potenzielle Nutzung durch höhlenbrütende Vogelarten muss untersucht werden.	430.9	C14_Artenschutz
		Ebenfalls sind potenzielle Quartiere der erfassten Zwergfledermaus in dem als "Ruine" bezeichneten Gebäude möglich. Das Gebäude weist geeignete Spalten und Lücken für eine Quartiernutzung auf. Insofern ist die Aussage, es würde keine Gebäude für Fledermäuse im Plangebiet geben, fehlerhaft.	430.10	C72_nur_VI-140cab C14_Artenschutz
		Die Anwendung des Verfahrens zur Ermittlung von Kostenäquivalenten ist nicht angemessen. Gemäß dem Berliner Eingriffsleitfaden soll dieses Verfahren angewendet werden bei kleinräumigen innerstädtischen Vorhaben (hier z.T. Außenbereich!), in denen überwiegend keine Funktionen des Naturhaushalts von besonderer Bedeutung erheblich beeinträchtigt werden. Dies ist hier nicht der Fall (siehe Kap. 2.4.13 der Begründung).	430.11	C23_Eingriff_Ausgleich
		Es sind erhebliche Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden, Wasser, Landschaftsbild, Kultur- und Sachgüter bilanziert worden. Und das nicht nur in irrelevantem Maß.	430.12	C23_Eingriff_Ausgleich
		Das Kostenäquivalentverfahren ist nicht das richtige Verfahren, um eine angemessene und verhältnismäßige Berücksichtigung der Umweltbelange zu erreichen. Hier ist das Ausführliche Verfahren gemäß dem Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Land Berlin anzuwenden. Falls dem nicht gefolgt wird, ist das Kostenäquivalentverfahren entsprechend dem Berliner Eingriffsleitfaden (aktueller Stand von 2020) anzuwenden und für die Versiegelungen sind nicht 13,00 €, sondern 35€ anzusetzen. Zudem sind die weiteren angesetzten Kosten viel zu niedrig und entsprechen nicht mehr den aktuellen realistischen Herstellungskosten. Es sind zudem gemäß dem o.g. Leitfaden die Kosten zur Entwicklungspflege und zur weiteren Pflege bis zum Erreichen des Zielzustands (max. 25 Jahre) hinzuzurechnen.	430.13	C23_Eingriff_Ausgleich
		Eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadtklimas wird mit dem Argument ausgeschlossen, dass der angrenzende Freiraum des Gleisdreieck-Parks einen Ausgleich schafft. Dies muss er aber bereits für die angrenzenden bebauten Flächen leisten. Zudem wurde der Gleisdreieckpark insgesamt bereits als Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes angelegt und kann klimatischen Ausgleich insofern nicht doppelt leisten. Jede weitere Versiegelung führt zu stadtklimatisch belastenden Flächen, die erheblich fürs Klima, insbesondere hinsichtlich des Klimawandels sind.	430.14	C66_Park_Ausgleichsfläche C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Insofern ist auch nicht nachvollziehbar, wenn nicht eine energiesparende und klimaschonende Bauweise vorgesehen und auch vom Bezirk gefordert wird. Von energieintensiven Klimaanlagen auszugehen, da Hochhäuser ja nun mal Glasflächen haben, ist sicher nicht im Sinne des SteP Klima.	430.15	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier
		Die Beeinträchtigungen für den Wasserhaushalt sind ebenfalls nicht im Sinne einer klimagerechten Stadtgestaltung. Eine Ableitung des Niederschlagswassers anstelle einer Vor-Ort-Versickerung ist im Hinblick auf die zunehmenden Dürre- und Hitzeperioden nicht hinnehmbar. Der Gleisdreieckpark leidet sichtbar unter Wassermangel und wird künftig Probleme haben, seine klimatisch wichtige Funktion zu übernehmen, wenn alle Bäume und Rasenflächen vertrocknet sind. Dies ist schon jetzt und nicht erst in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.	430.16	C18_Niederschlagsbewirtschaftung C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Zudem wird der Windkomfort auf 45% der Fläche nicht eingehalten. Dieser soll durch Strauchpflanzungen (die ja aber auf den vollversiegelten Flächen nicht vorgesehen sind) erreicht werden. Die Wegeverbindung zwischen dem West- und dem Ostpark ist zwar kein Aufenthaltsraum, wird aber intensiv (z.T. wie ein Boulevard) genutzt. Auch beim Flanieren möchte man sich erholen und nicht die Schultern hochziehen, weil der Wind so pfeift.	430.17	C72_nur_VI-140cab C22_Windkomfort
		Der entstehende halböffentliche Raum zwischen den Hochhäusern ist zwar löblich, wäre aber attraktiver, wenn die angrenzende Bebauung ein für Berlin übliches Maß aufweist.	430.18	C81_Subjektiv
		Insofern lehne ich die Hochhausplanung ab.	430.19	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
431	16.02.2021	Ich lehne den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140cab Urbane Mitte Süd grundsätzlich ab, da kein sozialgerechter Wohnraum entsteht, die hohen Gebäude dem Westpark den Erholungswert nehmen und sich negativ auf Klima (Temperaturerhöhung, Durchlüftung, Flächenversiegelung) und Ökosystem auswirken.	431.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C43_Forderung_Wohnen C68_Park_Aufenthaltsqualität C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna
		Büroflächen werden in Zeiten des mobilen Arbeitens nicht mehr in dem Umfang benötigt.	431.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
432	16.02.2021	Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten	432.1	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.		C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ich lehne den derzeitigen Bebauungsplan VI-140cab als nicht zeitgemäß ab und fordere eine Neuausrichtung der Planung die die Bedürfnisse nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin sowie den ökologisch und sozial wichtigen Standort mitten im Park am Gleisdreieck berücksichtigt. Die Planung dieses Areals muss sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.	432.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen C59_nachhaltiges_Quartier
433	16.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht.	433.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
434	16.02.2021	Das ist viel zu überdimensioniert und für Anwohner, Parkbesucher und den gesamten Kiez eine Zumutung!	434.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Dank der Beton-Lobbyisten wird jetzt jeder Quadratmeter zubetoniert ohne Rücksicht auf Mensch, Vogelwelt und Stadtklima.	434.2	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C13_Flora_Fauna C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Können die Verantwortlichen für dieses städtebauliche Desaster noch ruhig schlafen? Oder hat die Profitgier das Gewissen verschüttet?	434.3	C79_Bezirkspolitik
435	16.02.2021	Ich möchte meinen Widerspruch als Anwohnerin des Gleisdreieckparks hiermit kundtun. Die geplante Bebauung erschlägt den Park geradezu optisch, psychologisch und baulich.	435.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch bin ich mir vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie - die viele Veränderungen herbeiführen, die auch noch in einigen Monaten und Jahren bestand haben - nicht sicher, ob diese Menge an Gewerberaum inmitten eines Wohngebiets notwendig macht.	435.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept
		Ich hoffe, dass das Projekt noch einmal in Frage gestellt und überdacht wird.	435.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
436	16.02.2021	Die Stadt braucht für die Bewohner durch den fortwährenden Zuzug mehr Erholungsflächen - die vorhandenen Freiflächen sind jetzt schon zu wenig und teilweise schon völlig überfüllt - gerade bei schönem Wetter zu merken.	436.1	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Warum werden diese Flächen zugebaut mit Gewerbetürme, wo viele Gewerbeflächen frei stehen - können diese nicht zuerst herangezogen und umstrukturiert werden.	436.2	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen
		Hinzu kommt aufgrund der Klimaerwärmung sollten unter anderem offene Flächen nicht sinnlos versiegelt werden. Schade, dass da nicht zeitgemäßer gedacht wird. DANKE !!!	436.3	C30_Versiegelung_Verdichtung
437	16.02.2021	Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	437.1	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ich lehne den derzeitigen Bebauungsplan VI-140cab als nicht zeitgemäß ab und fordere eine Neuausrichtung der Planung die die Bedürfnisse nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin sowie den ökologisch und sozial wichtigen Standort mitten im Park am Gleisdreieck berücksichtigt.	437.2	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Planung dieses Areals muss sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.		C59_nachhaltiges_Quartier
438	16.02.2021	Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck. Als zukünftige Nachbarin lehne ich dieses Vorhaben ab.	438.1	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
439	16.02.2021	Ich lehne die vorliegende, in meinen Augen angesichts der Berliner Stadtlandschaft aberwitzig anmutende Planung ab und bitte um Erhaltung des Status Quo aus folgenden Gründen:	439.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		▪ die Corona-Erfahrungen haben gezeigt, dass weitere Büroflächen absolut überflüssig sind, die vorhandenen Kapazitäten reichen vollends aus.	439.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		▪ Die weitere Bodenversiegelung hat negative ökologische Folgen wie Temperaturerhöhung, Ableitung des Regenwassers in den Landwehrkanal mit Beeinträchtigung der Fischfauna.	439.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		▪ Erhebliche Beeinträchtigung des Charakters einer seinerzeit festgelegten ökologischen Ausgleichsfläche für den bebauten Potsdamer Platz zur Bürgererholung.	439.4	C68_Park_Aufenthaltsqualität C66_Park_Ausgleichsfläche
		▪ Weitere Überlastung des schon jetzt extrem genutzten Parks.	439.5	C67_Park_Übernutzung
		▪ Beeinträchtigung bzw. Zerstörung des historisch gewachsenen Areals mit vielfältigen Verweisen auf die Berliner Historie.	439.6	C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
440	16.02.2021	In Anbetracht - des hohen Erholungswertes der Grünfläche - des historischen Bezugs zum Charakter dieser Fläche durch den gegenwärtigen Zustand - der Bereitstellung von umweltnahen Lebensräumen und Biotopen verschiedenster Flora und Fauna im gegenwärtigen Zustand - der hohen Luftreinhaltungskapazität und Feinstaubreduzierung der Fläche mit Ihrem Bewuchs und somit Gesundheitsschutz der Bevölkerung - der multifunktionalen Freizeitnutzung durch die Bürgerinnen und Bürger	440.1	C63_Park_Erhalt
		der geplanten Bebauung, die überwiegend nur finanzstarken Interessenten eine adäquate Nutzung ermöglicht und kein Angebot für Künstler und Kleingewerbe bietet	440.2	C56_Städtebaulicher_Vertrag
		bin ich gegen eine Bebauung der Fläche.	440.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
441	16.02.2021	Bitte verzichten Sie auf die Ausweisung eines Kerngebiets mitten im Gleisdreieck!	441.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Das Bauvolumen ist überzogen. Die Geschossflächenzahl von 4,1 bzw. 5,1 (je nach Berechnungsmethode) übersteigt die im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Zahl von 3,5. Laut Baunutzungsverordnung sind in einem Kerngebiet maximal 3,0 GFZ zulässig. Das Bauvolumen sollte mindestens auf das rechtliche zulässige Maß beschränkt werden.	441.2	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		Der Park ist ursprünglich als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden. Siehe „Einspruch der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck gegen den B-Plan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.	441.3	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Es gibt bereits zahlreiche Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima.	441.4	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Es kommt zu einem Verlust an Biodiversität durch Versiegelung und zu Verlusten an Flora und Fauna.	441.5	C13_Flora_Fauna
		Die Aufenthaltsqualität im Park wird durch Verschattung und Erhöhung der Windgeschwindigkeiten vermindert. Es kommt zu einer Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausches zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand. Durch die 100% Versiegelung kommt es zu einer Erhöhung der Umgebungstemperaturen.	441.6	C68_Park_Aufenthaltsqualität C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Es kommt zur Erhöhung der Windgeschwindigkeiten in weiten Teilen des Westparks, Düseneffekte und Fallwinde.		C17_Versiegelungsgrad
		Die Lehren aus der Corona-Pandemie werden missachtet: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht. Siehe Artikel der AG Bauen und Wohnen des Stadteilforums Tiergarten Süd: Weniger Büros, dafür Wohnungen!	441.7	C26_Gesamtentwicklung C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Es kommt zur Bedrängung des schmalen Westparks durch die übermäßige Höhe der Gebäude, siehe dazu Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg.	441.8	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen C71_Abwägung_privat/öffentlich
442	16.02.2021	Als Anwohner bin ich unmittelbar vom Bauprojekt Urbane Mitte betroffen. Ich lehne dieses Projekt aus einer Vielzahl von Gründen ab, von denen ich die drei wichtigsten erläutern möchte.	442.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Zunächst bin erschrocken darüber, dass Bezirk/Senat hier mit einem weiteren gigantischen Versiegelungsprojekt gegen ihre eigenen politischen Ziele verstoßen, die Stadt klimaneutral zu machen. Schadenersatz hin oder her, das sind Peanuts gegenüber dem Schaden, den der drohende Klimawandel verursachen wird. Der städtebauliche Vertrag der urbanen Mitte stammt aus dem Jahr 2005, seitdem haben sich die gesellschaftlichen Koordinaten massiv verschoben. Berlin hat 2019 die Klimanotlage offiziell erkannt, bei Erteilung der Baugenehmigung wird ein Fehler historischen Ausmaßes begangen, der bereits in wenigen Jahren offenkundig werden wird. Vom Mikroklima in der Umgebung ganz zu schweigen, die Schöneberger Straße hat sich wie andere Straßen in Berlin auch in den letzten Jahren mehrmals durch Starkregen in einen Fluss verwandelt.	442.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		Zudem möchte ich darauf hinweisen, dass das Logistik/Verkehrskonzept - 2018 im Technikmuseum den Anwohnern vorgestellt - eine Farce ist. Es berücksichtigt nicht die reale Verkehrssituation rund ums Gleisdreieck, da die Gutachter nicht diejenigen Verkehrsteilnehmer berücksichtigen, die sich nicht STVO-konform verhalten - innerhalb der Logik des Gutachtens vermutlich sogar zu Recht.	442.3	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wir Anwohner weisen schon seit Jahren darauf hin, dass mit Station und Veranstaltungen im Wochentakt, DHL, Lieferverkehr in der Schöneberger Str. (BKA etc.) und den diversen Hotels mit entsprechendem Fremdenverkehr (Aletto ohne Tiefgarage) bis Anfang 2020 Dauerchaos herrschte, welches insbesondere für die Kinder zu teils lebensgefährlichen Situationen geführt hat. Das ist gut dokumentiert und in zahllosen Beschwerden und Anzeigen Ordnungsamt, Polizei und Bezirksamt mitgeteilt worden. Es ist zu erwarten, dass nach Corona dieser Zustand wieder erreicht wird.	442.4	C34_zusätzlicher_Verkehr

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Baulogistikverkehr (auch bei einem geländeeigenen Zementwerk) und später der Lieferverkehr werden die Schöneberger und Luckenwalder komplett überfordern.	442.5	C24_Baulogistik C34_zusätzlicher_Verkehr
		Abschließend möchte ich noch den Sinn und Zweck eines weiteren innerstädtischen Büro- und Shoppingareals in Frage stellen. Schon vor Corona war der Leerstand in Berlin immens. Zukunftsorientierte Firmen wie Spotify erlauben ihren Mitarbeitern selbstverständlich nicht nur das Home-Office, sie erlauben sogar, dass das Home Office überhaupt nicht im selben Ort oder Land wie der Firmensitz sein muss, Pressemitteilung vom 16.2.2021. Büroflächen sind nicht zeitgemäß und auch hier wird in den nächsten 10 Jahren ein grundlegender Paradigmenwechsel stattfinden.	442.6	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Auch der stationäre Handel verschwindet, die Potsdamer Platz Arkaden ringen um eine neue Identität, in der mall herrscht hohe Fluktuation.	442.7	C44_Einzelhandel
		Die Tatsache, dass hier kein Wohnraum aufgrund der Lärmbelastigung möglich sein soll, ist einfach nur lachhaft.	442.8	C43_Forderung_Wohnen
		Andere Städte wie Barcelona, London oder Paris sind in all diesen Bereichen schon sehr viel weiter und zumindest eine Vision, dass Stadtplanung im 21. Jahrhundert anders aussehen muss. Aber die Stadtplaner aus Bezirk und Senat setzen auf Konzepte aus dem letzten Jahrhundert.	442.9	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Ich appelliere eindringlich an die Verantwortlichen. Entwickeln Sie politischen Mut. Dazu sind Sie da!	442.10	-
443	17.02.2021	Ich bin gegen die Planung, denn hier werden die Lehren insbesondere aus der Corona-Pandemie missachtet: Es werden künftig weniger Büroraum, dafür mehr Wohnraum und größere Parks gebraucht - zum Wohle aller!	443.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
444	17.02.2021	Bürogebäude braucht kein Mensch. Es gibt genug leerstehende Bürogebäude. Die Entwicklung hin zu mehr Homeoffice durch die Corona Pandemie wird das eher verstärken.	444.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen
		Gebraucht werden hingegen Räume in denen sich die Menschen, die in dieser Stadt leben, gerne aufhalten.	444.2	C33_alternatives_Konzept C82_kein_Gegenstand (allgemeine Aussage)
		Wie das Brlo oder das Jules und auch die Schönebergerwiese wird durch diese Gebäude gefühlt beengt und damit weniger attraktiv sich dort aufzuhalten.	444.3	C64_Park_optische_Einengung
		So sind Bürogebäude meines Erachtens am Bedarf der Mensch vorbeigeplant.	444.4	C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
445	17.02.2021	Die geplante Bebauung des Areals zwischen Trebbiner Straße, Grenze zum Deutschen Technikmuseum, öffentlicher Parkanlage (Ostpark), Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140cab, Grenze zum Grundstück Luckenwalder Straße 5,6 im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg halte ich im Sinne der Verdichtung und Überbebauung des bereits jetzt bevölkerungsreichsten Stadtteils für absolut unverträglich.	445.1	C02_Ablehnung_Kennzeichnung C30_Versiegelung_Verdichtung
		Die Nutzung der geplanten Gebäude, die durch ihre Höhe das Stadtbild empfindlich stören, sowie die dadurch entstehenden Verkehrsströme bewirken eine weitere Verdichtung, die angesichts der bislang bereits geplanten und gebauten Quartiere am Südende des Gleisdreieckparks, nördlich des Bezirksamts, entlang der S-Bahn an der Bautzener Straße, am Lokdepot nicht zu vertreten sind.	445.2	C26_Gesamtentwicklung C62_Ortsbild_Sichtachsen C34_zusätzlicher_Verkehr
		Der Gleisdreieckpark wird als Erholungsfläche nicht nur von Anwohnern genutzt, sondern durch die gute Verkehrsanbindung auch durch Besucher anderer Stadtteile. Bedauerlicherweise dient er ebenfalls als Fahrradschnellstraße, für Fußgänger eine unangenehme Situation, die den Erholungswert eines Spazierganges stark einschränkt sowie als Hundeauslaufgebiet.	445.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Die geplante Bebauung stellt eine deutliche Einengung der Sichtweite, eine Einschränkung des Erholungswertes, eine nicht hinzunehmende Übernutzung der städtischen Flächen vor.	445.4	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C67_Park_Übernutzung
		Gerade jetzt, vor der dritten Welle der COVID-19 Pandemie, in der Parks und Freizeitflächen immens an Bedeutung gewonnen haben, erwarte ich, dass das vor langer Zeit geplante Projekt neu überdacht wird und seitens der Bezirksverwaltung alles Erdenkliche unternommen wird, um die Zerstörung des Parks zu verhindern.	445.5	C63_Park_Erhalt
446	17.02.2021	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und bitte Sie auf die Ausweisung eines Kerngebiets mitten im Gleisdreieck Gebiet zu verzichten.	446.1	C02_Ablehnung_Kennzeichnung
		Der Park, der als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, wird durch die angestrebte Hochhausbebauung in seinen klimawirksamen Funktionen stark beeinträchtigt. Siehe „Einspruch der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck gegen den B-Plan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.	446.2	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Zu den vielen einzelnen Einsprüchen hinsichtlich u.a. Bodenversiegelung, Verschattung, Lärmbelästigung, Verstellung historischer und denkmalgeschützter Bauten, Luftaustausch, Zerstückelung der Parkfläche, Verlust an Biodiversität, Erholungswert, die meiner Meinung nach alle nicht ausreichend berücksichtigt wurden, möchte ich Folgendes hinzufügen:	446.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Umgebung am Westrand des Parks hat sich in den letzten Jahren mit zahlreichen Neubauten stark verändert, einige sind kurz vor der Fertigstellung, weitere sind geplant, auch auf vorhandenen Freiflächen (z.B. auf dem Bolzplatz in der Pohlstraße). Damit wird die Nutzung des schon jetzt stark genutzten Parks durch zukünftige Anwohner zunehmen. Auch durch den geplanten S-Bahnhof S21 wird die Parknutzung zunehmen, da der Park dann wesentlich einfacher zu erreichen sein wird. Diese absehbare Nutzungszunahme des Parks und die damit drohende Überlastung sollte berücksichtigt werden.	446.4	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Die Corona Pandemie hat in ungeahnter Weise deutlich gemacht, wie wichtig für die Menschen in der Stadt Freiflächen als Erholungsraum sind. Für viele ist der Park zum Rückzugsort, Fitnessstudio-Ersatz, Kita-Ausgleich und/oder Besprechungsraum geworden. Gleichzeitig zeichnet sich eine Veränderung unserer Bürowelt durch verstärktes Homeoffice ab. Bei dem gegenwärtigen Büroflächenleerstand erscheint eine Erweiterung der Büroflächen als wenig sinnvoll. Demgegenüber ist die Bedeutung der ökologischen und sozialen Funktionen des Parks gestiegen.	446.5	C63_Park_Erhalt C42_Büromarkt_Büroflächen
		Diese Entwicklungen sollte in die Entscheidungsfindung einbezogen werden.	446.6	C71_Abwägung_privat/öffentlich
447	17.02.2021	In Friedrichshain (Südkiez) wohnend, konnte ich in den letzten 5 Jahren beobachten, welche Verdichtung die zunehmende Bebauung für das Viertel mit sich gebracht hat. Immer weniger Luftzirkulation, immer mehr Versiegelung. Immer mehr Menschen auf gleichem Raum. Berlin braucht die Grünflächen in der Innenstadt.	447.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Das Gleisdreieck entstand aus den Güterbahnhöfen der Potsdamer, der Anhalter Bahn sowie der Dresdner Bahn, die später zum Postbahnhof wurde. Dieser historische entstandene und heute als Park genutzte Freiraum, würde durch die sieben Hochhäuser zerschnitten, die sich wie ein Keil von Norden in den Freiraum schieben.	447.2	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C63_Park_Erhalt
		Daher wende ich mich persönlich ganz entschieden gegen die Bebauung.	447.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
448	17.02.2021	Ich bin gegen diese Art der Bebauung speziell an diesem Platz:	448.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		diese Art von Hochhäusern passt hier nicht rein	448.2	C81_Subjektiv C28_städtebauliches_Konzept
		der Park ist jetzt schon überfüllt	448.3	C67_Park_Übernutzung
		die Gentrifizierung mit den Luxusbauten an der Flottwellstr. hat schon massiv das Flair im Park verändert. Das wird auf keinen Fall besser durch diese Neubauten	448.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		wenn der völlig überbebaute Brlo Biergarten ein Vorgeschmack auf die späteren kulinarischen Angebote sein soll, dann kann ich hier gut drauf verzichten.	448.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		ich empfehle hier eher noch einen Versuch das Tempelhofer Feld für die Bebauung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum zu machen.	448.6	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
449	17.02.2021	Meine Einwände gegen diese Bebauung: Die geplante Bebauung konterkariert zusammen mit den anderen geplanten (Hoch-)Häusern entlang des Parks am Gleisdreieck die Intention und den Zweck dieses Parks:	449.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung
		- Die Frei- und Parkflächen bilden zusammen mit dem technischen Charakter der Brücken und den vereinzelt alten Bahn-Gebäuden einen offenen und freien Komplementär-Raum zum einseitig angrenzenden Wohngebiet auf der Westseite. - Durch die geplante Bebauung wird der beschriebene Charakter dessen vollkommen verändert: Der Park wird zwischen Wohnhäuser eingezwängt und zum "Vorgarten" derer "degradiert".	449.2	C63_Park_Erhalt C64_Park_optische_Einengung
		Zudem werden die örtlichen Windverhältnisse durch die neuen Baukörper für die Parknutzung negativ beeinflusst, der Park wird für die abgeleiteten Windströme zur Windschleuse und dadurch in seiner Nutzung stark eingeschränkt.	449.3	C22_Windkomfort
		Durch den Klimawandel bedingt heizen sich die Städte im Sommer immer stärker auf: Durch die neue Bebauung und zusätzlich zu versiegelnden Flächen im betroffenen Gebiet am Park am Gleisdreieck werden nicht nur zusätzliche "Hitzeinseln" erzeugt, sondern auch wichtige stadtdurchlüftende und abkühlende Winde in ihrer Wirkung gebremst.	449.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		O.g. Einflüsse werden auch auf die Artenvielfalt der dortigen Flora und Fauna einen verdrängenden Einfluss haben.	449.5	C13_Flora_Fauna
450	17.02.2021	DO NOT MANHATTAN US!	450.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Gerade jetzt, während der COVID-19 Pandemie, sollte eine aktualisierte Bedarfsanalyse zu weiteren Bürogebäuden im Bezirk erfolgen und zu Grün- und Erholungsflächen in einem der bevölkerungsreichsten Stadtteile Berlins.	450.2	C26_Gesamtentwicklung C42_Büromarkt_Büroflächen
		Meine Familie macht die schmerzliche Erfahrung, dass der Bezirk vor allen Dingen Schulen und Freizeitstätten benötigt, Bedarf ständig steigend, je mehr Wohngebiete errichtet werden.	450.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Das Stadtbild darf nicht weiter durch Hochhäuser verunstaltet werden, deren Panorama den Erholungswert des Gleisdreieckparks einschränken. Der Bezirk sollte alles daransetzen, diese Planung zu verhindern.	450.4	C81_Subjektiv C62_Ortsbild_Sichtachsen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Bauen Sie Schulen und keine Büros, erhalten Sie die Parks und den Rest an Natur in der Großstadt!	450.5	C33_alternatives_Konzept
451	17.02.2021	Die mit dem B-Plan angestrebten Gebäudehöhen sind aus meiner Sicht für diesen Ort nicht stadtverträglich. Sie reduzieren den umliegenden Park zu einer grünen Abstandsfläche. Die geplanten Hochhäuser sind durch die Überschreitung der Berliner Blockkantenhöhe abträglich für die Qualität eines öffentlichen Raumes. Hier wird ein Lagevorteil gesucht, der gleichzeitig mit der geplanten Bebauung gestört wird.	451.1	C50_Gebäudehöhen C64_Park_optische_Einengung C81_Subjektiv
		Zudem ist zu erwarten, dass dem Ort eine zeichenhafte Architektur gegeben werden soll (signature building) dessen Ausstrahlung weit über den Ort hinaus zu erkennen ist. Die vorgesehene private Nutzung gewährleistet aber keineswegs eine qualitätvolle Architektur.	451.2	C28_städtebauliches_Konzept C57_Fassadengestaltung
		Zudem ist eine starke Verschattung des Museumsparks zu erwarten.	451.3	C53_Verschattung_Technikmuseum
452	17.02.2021	Die Verschattung des Sonnendecks am Tunnelmund wird von Ihnen als geringfügig und unerheblich bewertet. Mit dieser Bewertung bin ich nicht einverstanden, Im Gutachten und in der Begründung zum Bebauungsplan wird die Problematik der Verschattung des Parks und angrenzender Gebiete nicht ausreichend gewürdigt. Zitat Gutachten zum Bebauungsplan Müller BBM, Seite 23 <i>„ . . . Das im Westen direkt an Turm 3 angrenzende Sonnendeck auf dem Fernbahntunnel wird von den neuen Hochhäusern am 21. Juni nur vormittags für ca. fünf Stunden verschattet, wobei die Verschattung des Sonnendecks mit voranschreitender Tageszeit immer geringer wird. Ab mittags (ca. 12:00 Uhr (MESZ)) wird das Sonnendeck dann vollständig besonnt . . . „</i> Ähnlich sieht es aus zu den anderen untersuchten Zeitpunkten am 21. März und am 21. Dezember. Das Sonnendeck, die Holzterrassen am Tunnelmund und der mittlere Teil des Westparks - Teile der Schöneberger Wiese - werden das ganze Jahr über in den Vormittagsstunden immer für mehrere Stunden verschattet. Dennoch wird in der Begründung zum Bebauungsplan der Schluss gezogen, die Verschattung sei geringfügig.	452.1	C72_nur_VI-140cab
		Zitat: Seite 71, Begründung zum Bebauungsplan IV-140cab <i>„ . . . Gutachterlich wurde bewertet, dass die Besonnung des Westparks durch die Planung nur gering beeinflusst wird und damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet werden. . . „</i>	452.2	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die mehrstündige Verschattung des Sonnendecks und des Westparks ist aus meiner Sicht weder geringfügig noch unerheblich.		
		Nicht berücksichtigt wurde zudem, dass in den Nachmittagsstunden die westlich liegenden Gebäude ebenfalls (natürlich kleinere) Teile des Westparks verschatten. In dem Gutachten von Müller BBM werden diese Schatten zwar dargestellt. In der Bewertung durch das Gutachten und in der Begründung zum Bebauungsplan werden sie jedoch nicht berücksichtigt.	452.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Ein weiteres Manko des Bebauungsplans ist, dass nur die Verschattung des Westparks begutachtet wird. Dabei sind weitere Flächen und benachbarte Gebäude betroffen. In anderen Bebauungsplanverfahren werden beispielsweise die Adressen der Häuser aufgeführt, die verschattet werden und es wird berechnet, wie viel Schatten sie abbekommen und wie viel Sonnenstunden verbleiben. Das fehlt hier komplett. Im Frühjahr und im Herbst fallen die Schatten morgens bis in die Pohl- und Kurfürstenstraße. Der Straßenraum wird verschattet und etliche Fassaden. Nachmittags fällt der Schatten bis in das Wäldchen auf dem ehemaligen Anhalter Personen Bahnhof südlich des Tempodroms. Im Sommer fallen die Schatten morgens bis in den Bülowbogen, bzw. auf die dem ehemaligen Bahngelände zugewandten Gebäudeseiten. Der Nelly-Sachs-Park ist betroffen genauso wie die östlichen Fassaden der Dennewitzstraße und das Café Eule. Nachmittags fallen die Schatten in den Park des Technikmuseums und den nördlichen Teil des Ostparks. In den Wintermonaten wird morgens nicht nur der mittlere Teil des Westparks verschattet. Bis in die Mittagszeit wird auch der nördliche Teil des Westparks fast vollständig verschattet. In den Morgenstunden des 21. Dezembers reichen die Schatten bis weit in den Tiergarten hinein, um dann kurz vor Sonnenuntergang die Kreuzung Leipziger/ Friedrichstraße zu erreichen, soweit sie nicht vorher auf Gebäude fallen, die auf dieser Linie liegen.	452.4	C52_Verschattung
452.1	17.02.2021	Das Titelbild der Artenschutzrechtliche Untersuchung des B-Plangebietes VI 140ca „Urbane Mitte“ in Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg aus dem Jahr 2017 zeigt eine leere, geplante Fläche. Vergleicht man dies mit Bildern aus den Jahren 2014 und 2015, wird klar, warum die Untersuchung „keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion von Tieren und Pflanzen“ finden konnte. Als der Planungsprozess begann, war die Fläche grün, üppig bewachsen mit der typischen Eisenbahnvegetation, Bäume, Sträucher und Gräser. Auch das Ringbahnviadukt war grün, die geschützte, vom Aussterben bedrohte Sandstrohblume war dort zu finden. Nachts konnten Fledermäuse beobachtet werden, die wahrscheinlich in den Bögen des Ringbahnviadukts hausten. Auch die Fläche südlich STATION war grün.	452.1.1	C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Belegt werden kann dies mit Bildern, die Dr. Vogel als Vertreter des Vorhabenträgers auf mehreren Veranstaltungen im Bezirksamt im Jahr 2015 gezeigt hat. Bei Bedarf kann ich Ihnen Kopien dieser Präsentationen zukommen lassen. Bis die Flächen im Auftrag der COPRO abgeräumt wurden, waren diese Lebensraum für zahlreiche Pflanzen, Vögel und Fledermäuse.		
		Wenn überhaupt ernsthaftes Interesse an Artenschutz und Naturschutz bestünde, hätte der Gutachter vor dem Abräumen die Fläche untersuchen müssen. Dass dies nicht geschah, zeigt das mangelnde Interesse für Arten- und Naturschutz und ist ein Skandal.	452.1.2	C14_Artenschutz
452.2	17.02.2021	Ich wende mich gegen diesen Plan, denn die Auswirkungen auf den Park sind verheerend:	452.2.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Weniger Sonne, mehr Wind, mehr Hitze und mehr Trockenheit im Sommer – belegt durch die Umweltgutachten und von Ihnen fälschlicher Weise als geringfügig oder unerheblich bewertet.	452.2.2	C11_Umweltbericht C72_nur_VI-140cab
		Noch schlimmer: Die sieben Häuser schieben sich wie ein Keil von Norden nach Süden zwischen Westpark auf der einen sowie den Museumspark und den Ostpark auf der anderen. Der historisch entstandene Freiraum aus den drei ehemaligen Güterbahnhöfen der Potsdamer, Dresdner und Anhalter Bahn zwischen den Stadtteilen Schöneberg und Tiergarten westlich und Kreuzberg östlich wird zerschnitten.	452.2.3	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C63_Park_Erhalt
		Die von den Bahnlinien geprägte Landschaft, das Ortsbild wird vollständig verändert.	452.2.4	C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Die unter Denkmalschutz stehenden Viadukte der U1 und U2, der U-Bahnhof Gleisdreieck sind für den ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof – heute Westpark des Gleisdreiecks – die prägenden Elemente, die durch die Hochhauskulisse weitestgehend verdeckt werden. Auch der Wasserturm auf dem Gelände des Technikmuseums und der ehemalige Postbahnhof rücken in den Hintergrund, würden kaum noch wahrzunehmen sein. Die Blicke vom Bahnsteig der U1 auf das ehemalige Bahngelände und in die Ferne Richtung Potsdamer Platz und Richtung Gasometer würden zugebaut.	452.2.5	C72_nur_VI-140cab C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
452.3	18.02.21	Das Vorhaben widerspricht den Anforderungen des Hochhausleitbilds und sieht Nutzungen vor, die das soziale Miteinander im Park und die ökologisch wertvollen Flächen im Wäldchen des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs (Museumspark und die südlich daran anschließende Fläche) gefährden. Das Hochhausleitbild verlangt die Durchführung eines zweistufigen Verfahrens. In der ersten Stufe wird nach Prüfkriterien geschaut, ob der Standort geeignet ist. Diese Prüfung ist hier nicht erfolgt und es gibt Gründe anzunehmen, dass nach den im Hochhausleitbild festgelegten Kriterien der Standort als nicht geeignet einzustufen wäre. Er ist nicht an einer Hauptstraße gelegen, grenzt unmittelbar an ein Landschaftsschutzgebiet an, verstellt denkmalgeschützte Gebäude u. a.	452.3.1	C08_Hochhausleitbild C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		In der zweiten Stufe des Hochhausleitbilds wird intensive Bürgerbeteiligung vorausgesetzt, die hier nicht erfolgte.		
		Es wird nach einem gesellschaftlichen Mehrwert gefragt. Doch hier sind nur Belastungen für den vorhandenen Park festzustellen: Weniger Sonne, mehr Wind, mehr Hitze und mehr Trockenheit im Sommer – belegt durch die Umweltgutachten und in der Begründung zum Bebauungsplan fälschlicherweise als geringfügig oder unerheblich bewertet. Der gesellschaftliche Mehrwert des Vorhabens ist als negativ einzuschätzen.	452.3.2	C09_Mehrwert C20_klimaökologische_Auswirkungen C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Nach Erfüllung der Prüfkriterien des Hochhausleitbilds, was hier nicht der Fall ist, würde das Hochhausleitbild einen Nutzungsmix verlangen: Ausgehend von zwei grundsätzlichen Nutzungskategorien (Kategorie 1 / Gewerbe und Kategorie 2 / Wohnen) soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer der Kategorie höchstens 70 % der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist. Nun wird in der Begründung zum B-Plan argumentiert, dass der Nutzungsmix erst ab 60 m Höhe verlangt werde, bzw. bei mehr als 20.000 m² Geschossfläche. Da Turm 7 nur 25 m hoch sei und Turm 6 mit 49 m Höhe weniger als 20.000 m² Geschossfläche habe, solle das Hochhausleitbild hier nicht zur Anwendung kommen. Richtig ist jedoch, dass Turm 6 und 7 auf einem gemeinsamen zweigeschossigen Sockel stehen und somit als ein Bauwerk anzusehen sind, das insgesamt etwas über 23.000 m² hat. Bei Anwendung des Hochhausleitbilds müsste hier also mindestens 30% Wohnen vorgesehen werden. Bitte beachten Sie auch, dass Turm 7 mit seinen 25 m doppelt so hoch ist wie das benachbarte Poststellwerk, mehr als doppelt so hoch wie die Halle des ehemaligen Postbahnhofs und etwas höher als die Bäume des benachbarten Wäldchens. In dieser Umgebung wird Turm 7 auch mit 25 m wie Hochhaus wirken.	452.3.3	C08_Hochhausleitbild
		Auf Seite 32 der Begründung schreiben Sie: „Auch die Senatsbaudirektorin war als Sachpreisrichterin in den Wettbewerb eingebunden.“ Das ist richtig. Sie verschweigen dabei jedoch, dass die Senatsbaudirektorin als Sachpreisrichterin ganz am Anfang der Jurysitzung gefragt hat, warum hier kein Wohnen vorgesehen sei, und Wohnen eingefordert hat, was dann von anderen Sachpreisrichtern vehement abgelehnt wurde. Die Ablehnung des Wohnens wurde ausschließlich mit dem Schienenlärm begründet. Möglicherweise wurde aber auch der Lärm der kommerziellen Einrichtungen gedacht, die hier auch in den Nachtstunden aktiv sein könnten.	452.3.4	C43_Forderung_Wohnen
		Statt Wohnen lässt der Bebauungsplan nun die Möglichkeit zu, bis zu mehrere 1000 m ² Vergnügungsstätten, z. B. Diskotheken in dem Gebäude mit den Türmen 6 und 7 unterzubringen. Die mög-	452.3.5	C45_Vergnügungsstätten

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		lichen negativen Folgen solcher Nutzungen für das soziale Miteinander im Park und die Auswirkungen auf die benachbarten ökologisch wertvollen Flächen im Wäldchen des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs (Museumspark und südlich daran anschließende Fläche) wurden jedoch bisher nicht bedacht. Im Bebauungsplanverfahren sollten Nutzungen wie Diskotheken ausgeschlossen werden.		
453	17.02.2021	In den letzten Jahren haben sich die Parameter für die Frage wie Städte mit dem Klimawandel umgehen sollen stark verändert. Mittlerweile gibt es nicht nur Prognosen, sondern bereits weltweit Erfahrungswerte zur Rolle der Begrünung von Städten und der damit verbundenen aktiven Verbesserung nicht nur der Überhitzungseffekte sondern auch des psychologischen sowie sozialen Klimas in wachsenden Ballungsräumen. (siehe „Einfach grün-Greening the City“ im Deutschen Architektur Museum Frankfurt - Rudi Scheuermann, Leiter der Abteilung „Building Envelope Design“ beim internationalen Ingenieurbüro Arup und einer der weltweit führenden Planer von nachhaltigen und energieeffizienten Gebäudehüllen)	453.1	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Das Ziel mit dem Bebauungsplan VI-140cab die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Kerngebietes schaffen zu wollen, berücksichtigt in keiner Weise die Entwicklungen zu nachhaltigen und energieeffizienten Gebäuden sowie deren psychologische Auswirkungen auf die Bewohner in Ballungsgebieten, die in den letzten Jahren stattgefunden haben.	453.2	C59_nachhaltiges_Quartier
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	453.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Damit berücksichtigt der Bebauungsplan in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung und widerspricht den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt, die klar auf einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes basieren.	453.4	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	453.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	453.6	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert C81_Subjektiv
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege nicht einmal der dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen und nicht den geforderten Sicherheitsstandards.	453.7	C35_gesicherte_Erschließung
		Laut Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, zeichnet sich die Zukunft der Städte hier und jetzt ab und es kommt darauf an, gegenwärtig zu intervenieren! Wir haben eine Petition gestartet, um den Bebauungsplan mit dem zynischen Titel „Urbane Mitte“ zu verhindern und bisher 6998 Unterstützer*innen gefunden und wir sind noch nicht am Ende. Die gängigen Szenarios, die die negativen Folgen aktueller Entwicklungen skizzieren, haben erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker und Stadtplaner.	453.8	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
		Wir als Bürger erwarten die Entwicklung von Masterplänen, die abbilden, dass Lebensqualität zum Schlüsselfaktor und Garant für ökonomische, ökologische und soziale Stadt-Stabilität geworden ist und wie neue Umwelttechnologien, energieeffiziente Lösungen, veränderte Arbeitsbedingungen und die zunehmende Digitalisierung in Zukunft für die Städteplanung eingesetzt werden müssen. Als Bürger dieser Stadt erwarten wir von Ihnen als verantwortliche Stadtplaner zukunftsichernde Bauvorhaben und nicht rückwärtsgewandte Größen- bzw. Prestigephantasien. Im Namen von 6998 (Stand 17.02.2021 – 11.30 Uhr) Unterstützer*Innen	453.9	C59_nachhaltiges_Quartier
454	17.02.2021	Ich bitte das Bezirksamt dringend um Einstellung oder zumindest Änderung des Bebauungsplanes Urbane Mitte im Gleisdreieck, da die Bebauung zu dicht, zu hoch ist und der Park inzwischen durch Verdichtung zu eng geworden ist.	454.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich bin Kleingärtner dort im Gleisdreieckpark und diese Bebauung müsste nach nun fortschreitender Einsicht durch das Amt deutlich verändert und aufgrund angepasster Bebauungs- und ökologisch nachhaltigen Kriterien verändert werden.	454.2	C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
		Zudem sind nach der Coronapandemie Bürobauten nicht mehr so vonnöten, sondern nach wie vor Wohnraum. Bitte ändern Sie dringend die Vorgaben, soweit das Ihnen möglich ist.	454.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
455	17.02.2021	Das kann ja wohl nicht wahr sein. Sie wollen doch wohl nicht tatsächlich diese monströsen Bürotürme in den Park bauen? Wir, die hier lebenden Menschen, lehnen diese Monstren ab. Diese Türme sind ein einziges Verbrechen an Natur, Landschaft und den Menschen. Wessen Interessen vertreten Sie eigentlich? Die der Menschen oder die der Bau- und Investoren-Mafia?	455.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Und wenn Sie im Vorfeld irgendwelche Verträge abgeschlossen haben, so ist das nicht unser Bier. Diejenigen, die solch einen schmutzigen Deal abgemacht haben, tragen die alleinige Verantwortung dafür. Unseren Auftrag und unsere Zustimmung hatten Sie nicht.	455.2	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Gegen eine vernünftige Bebauung mit Sozialwohnungen bis zur üblichen Berliner Traufhöhe habe ich nichts einzuwenden.	455.3	C33_alternatives_Konzept
		Aber nicht diese Monstren mit zum größten Teil Büros. Wer, bitte schön, braucht diese vielen Büros noch? Preiswerte Wohnungen werden gebraucht. Und es ist, verdammt noch mal, Ihre Aufgabe, die herbeizuschaffen.	455.4	C28_städtebauliches_Konzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
456	17.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil ich schwerwiegende ökologische Folgen für das Gebiet, die Anwohner und den gesamten Stadtraum befürchte.	456.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Das Gutachten zum Windkomfort ist mangelhaft, weil mit über 30 Jahre alten Plänen gearbeitet wurde, in denen alle seit den 1990er Jahren zwischen Potsdamer Platz und Yorckstraße entstandenen Gebäude fehlen.	456.2	C22_Windkomfort
		Es soll sich eine Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausches zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand ergeben. Oder aber auch durch die 100%ige Versiegelung des Bodens.	456.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Ein hoher Verlust an Biodiversität und Flora und Fauna ist vorprogrammiert.	456.4	C13_Flora_Fauna
		Außerdem wird anstatt Büroraum und andere hochpreisige Gewerbeflächen, für Berlin mehr Wohnraum gebraucht.	456.5	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bitte ändern Sie die Planung, damit unsere und nachfolgende Generationen ein lebenswertes und bezahlbares Leben in Berlin führen können.	456.6	C59_nachhaltiges_Quartier
457	17.02.2021	Ich bin gegen die Realisierung der geplanten "Urbanen Mitte Süd".	457.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Ich halte noch mehr Bürogebäude für überflüssig. Die geplanten Hochhäuser engen den Park ein und verschatten ihn. Dabei wird er seit dem Bezug der Neubaugebiete um den Park herum noch mehr frequentiert und gebraucht als zuvor.	457.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Deshalb bitte ich Sie von der Realisierung dieser Pläne abzusehen.	457.3	-
458	17.02.2021	Es ist eine Schande, dass Sie einen der wenigen ruhigen Orte und den wunderschönen Park in Berlin in einen Wolkenkratzerpark verwandeln möchten! Tu es nicht!	458.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C81_Subjektiv C63_Park_Erhalt
459	17.02.2021	Es ist nicht nachvollziehbar, warum das oben genannte Gebiet als Kerngebiet und nicht als Urbanes Gebiet oder Mischgebiet beplant wurde. Angesichts der steigenden Preise für Miet- und Eigentumswohnung in Berlin wäre es zielführender gewesen, das oben genannte Gebiet als Urbanes Gebiet oder Mischgebiet zu beplanen. Auch die Festsetzung im veröffentlichten Bebauungsplan, nur eine geringe Wohnbebauung zu zulassen, ist nicht nachvollziehbar.	459.1	C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen
		Weiterhin lässt der Bebauungsplan befürchten, dass die Bedürfnisse Bewohner*innen hinsichtlich: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen ▪ der Erholungsqualitäten der Parkanlagen auf dem Gleisdreieck in nicht unerheblichem Maße negativ beeinflusst werden.	459.2	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ich bitte daher darum die Planung als Kerngebiet zu überdenken und das Gebiet im Sinn der doppelten Innenentwicklung zu entwickeln.	459.3	C83_unklareAussage C30_Versiegelung_Verdichtung C41_Kerngebiet
460	17.02.2021	Ich bitte dringend darum, das Bauvorhaben zu stoppen.	460.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Berlin braucht mehr Wohnraum und größere Parks, Büros gibt es bereits mehr als nötig.	460.2	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen
		Experten warnen zudem vor einer weiteren Versiegelung des Bodens, wie auch vor Verschattung und einer höheren Windgeschwindigkeit durch die geplanten Hochhäuser.	460.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Schon jetzt wird der Gleisdreieckpark stark genutzt, ist oft sehr voll. Ich verstehe nicht, warum die vorhandene Parkfläche, die mitten in der Stadt ja offensichtlich gebraucht wird, den Bewohner*innen jetzt wieder weggenommen werden soll.	460.4	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Bitte machen Sie diese Planungen rückgängig!	460.5	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
461	17.02.2021	Die derzeitige Planung für das Projekt "Urbane Mitte" zeigt, wie sehr sich die Politik in dieser Stadt und ihre Verwicklungen mit der Immobilienbranche von den Bedürfnissen der BerlinerInnen verabschiedet hat. Ich wende mich vehement gegen die vorliegende Planung. Ausschlaggebend sind für mich vor allem die folgenden Punkte:	461.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
		Der Park, den die BerlinerInnen so zu schätzen gelernt haben, wird in jeder Beziehung zerstört. Hier spielen Verschattung, Wind, und vor allem eine Atmosphäre der Kommerzialisierung eine Rolle.	461.2	C81_Subjektiv C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Die Mehrheit der Menschen fühlt sich umgeben von solchen Gebäuden nicht wohl.	461.3	C81_Subjektiv C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wenn sich die Bebauungspläne nicht komplett verhindern lassen, so plädiere ich eindringlich für die Einhaltung der Berliner Traufhöhe von 22m.		
		Es entsteht kein Wohnraum. Damit ist es ein fatales Signal an alle BerlinerInnen, die seit Jahren auf Wohnungssuche sind. Die eindeutige Botschaft ist: Eure Probleme sind uns egal!	461.4	C43_Forderung_Wohnen
		Klimaschutz für die Stadt: die Stadt benötigt Flächen, auf denen die Temperatur reguliert werden kann. Das muss man heute eigentlich niemandem mehr erklären. Solange nicht alle anderen Büro-raum-Ressourcen ausgenutzt sind, gibt es auch keinen Grund dafür, weiteren in der Innenstadt zu schaffen! Baut doch erst mal den Flughafen Tempelhof in Büroräume um!	461.5	C59_nachhaltiges_Quartier C42_Büromarkt_Büroflächen
		Verkehr: es wird einen Kollaps der Umgebungsstraßen erfolgen. Ein gutes Viertel der Wege in der Stadt wird zwar mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Es ist davon auszugehen, dass mindestens die Hälfte aller in der urbanen Mitte Arbeitenden mit dem Auto anreisen werden. Das ist bei der gegebenen Verkehrsanbindung nicht zu leisten und führt zu einem Dauerkollaps der gesamten Straßen in der Umgebung.	461.6	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Bitte stoppen Sie die Pläne! Unsere Stadt muss für die EinwohnerInnen lebenswert bleiben!	461.7	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
462	17.02.2021	Ich protestiere gegen diesen Bebauungsplan.	462.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Er führt zu einer viel zu großen Versiegelung der Fläche und die Gebäude werden die Stadtentlüftung in hohem Maße negativ beeinflussen.	462.2	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Darüber hinaus sind zu wenige Sozialwohnungen und Kleingewerbeflächen berücksichtigt.	462.3	C43_Forderung_Wohnen C31_Nutzungskonzept C56_Städtebaulicher_Vertrag
464	17.02.2021	Als Anwohner und Nutzer des Gleisdreieckparks trage ich gegen den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" folgende Einwände vor:	464.1	-
		1. Die geplante Bebauung führt durch die fast vollständige Versiegelung des Bodens zu einer erheblichen Verschlechterung der Niederschlagswasserversickerung (Stellungnahme BWB vom 6.2.2019) und steht damit im Widerspruch zu den umweltpolitischen Zielen des Landes Berlin u.a. dem Berliner Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (AFOK), insbesondere zur Vorsorge gegen	464.2	C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		sinkenden Grundwasserspiegel sowie zur Prävention gegen Überlastungen des Abwassersystems bei Starkregen, s.a. Nr. 1.1.8. in Abschnitt II der Begründung.		
		2. Der geplante Umfang der Dachbegrünung von 15% ist völlig unzureichend und kann die unter Nr. 1 beschriebenen Defizite nicht ausgleichen. Die Begrünung der Dachfläche des zweigeschossigen Zwischenbaus im Baufeld MK 6 (lt. S. 299 der Begründung) schafft nur einen geringen Ausgleich der unter 1. beschriebenen Defizite, insbesondere kann sie praktisch keinen Beitrag zur Auffüllung des Grundwasserspiegels bei Niederschlägen leisten.	464.3	C55_Anpflanzungen_Begrünung
		3. Planungsziele Die im Abschnitt III der Begründung benannten Planungsziele, insbesondere die aus den in Abschnitt I, Nr. 3.4 ff. beschriebenen Stadtentwicklungsplanungen abgeleiteten Ziele, sind nicht mehr aktuell.	464.4	C07_Stadtentwicklungsplanungen
		Seit einigen Jahren finden, ermöglicht durch die zunehmende Digitalisierung von Arbeitsprozessen, Umstrukturierungen der Büro-Arbeitswelt statt. Diese sind bei sog. "Start-Ups" schon weit verbreitet (Stichwort "Desk-Sharing") und führen zu einer Reduktion der benötigten Büroflächen, da üblicherweise ein Teil der Belegschaft nicht jeden Tag im Büro ist (Urlaub, Homeoffice, Krankheit). Diese Tendenz hat durch die Folgen der Corona-Pandemie zugunsten der Arbeit von zu Hause aus (als mobiles Arbeiten oder auch im entsprechend ausgestatteten Homeoffice) eine ungeahnte Beschleunigung erhalten. Dadurch werden perspektivisch deutlich weniger Büroarbeitsplätze benötigt. Hinzu kommt eine Flächenkonkurrenz in unmittelbarer Nähe (Potsdamer Platz) mit besserer Infrastruktur (Geschäfte, Restaurants, Ärzte) sowie weitere Projekte an attraktiven Standorten (Siemens, UrbanTechRepublic, Euref-Campus). Aufgrund dieser Tendenzen und Umstände ist es sehr fraglich, ob die geplanten Gebäude überhaupt im gewünschten Umfang genutzt werden, zumal die Mieten zwangsläufig höher liegen müssen, als die von Bestandsgebäuden.	464.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Es ist fraglich, wer bei geringer Nutzung als Büro sonst noch als Kundschaft für die 1.000 m² Verkaufsfläche in Frage kommt.	464.6	C44_Einzelhandel
		Die Veränderungen der Büronutzung und die verstärkte Arbeit von zu Hause aus wird mit hoher Wahrscheinlichkeit dazu führen, dass die Nachfrage an Büroflächen in den nächsten Jahren abnehmen wird, so dass viele Neuplanungen obsolet bzw. bei Umsetzung neue Leerstände produzieren werden, zu Lasten der Umwelt und des (Mikro)Klimas.	464.7	C42_Büromarkt_Büroflächen
		4. Einwände zur Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab BA Kreuzberg vom 6.8.2020 Abschnitt I Nr. 2.4.1.3 Beurteilung nach §35 BauGB: Hier wird die Auffassung vertreten, dass beim südlichen Teilbereich der im Zusammenhang bebaute Ortsteil ende.	464.7	C04_§§30,34,35_BauGB

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die trifft nicht zu, da die gesamte ursprüngliche bzw. noch vorhandene Bebauung des Bahngeländes Teil der innerstädtischen Bebauung von Groß-Berlin ist, daher muss m.E. die Beurteilung gem. §34 BauGB erfolgen, also ob sich die geplante Bebauung in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt.		
		Abschnitt II Nr. 2.5.1.8 Planexterne Ausgleichsmaßnahme im Volkspark Friedrichshain: Durch die im Volkspark Friedrichshain können die erheblichen Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild von Kreuzberg nicht kompensiert werden. Als Anwohner vom Gleisdreieck Park komme ich nicht in den Genuss der "Ausgleichsmaßnahmen" im Volkspark Friedrichshain.	464.8	C23_Eingriff_Ausgleich
		5. Verkehr - grundsätzliche Bedenken: Durch die Fokussierung auf den B-Plan wurden die Verkehre der umfangreichen angrenzenden, teils mittlerweile fertiggestellten oder geplanten Bebauung, nicht berücksichtigt. Somit werden diese zusätzlichen Verkehre, die die derzeitigen Bewohner belasten werden, nicht abgebildet: Schöneberger Str. (CA Immo, 13.350 m²), Schöneberger Str. (UTB, 18.000 m² Wohngebäude aus Holz) Hallesche Str.- Großbeerenstr.- Hallesches Ufer (ehem. Post-Liegenschaft, Art-Invest, Umbau 30.000 m², Neubau 44.000 m²) sowie die bereits fertiggestellte Bebauung des Blocks Möckernstraße. - Stresemannstr. - Hallesche Str.	464.9	C34_zusätzlicher_Verkehr
		Ich bitte um Berücksichtigung dieser Einwände, vielen Dank!	464.10	C71_Abwägung_privat/öffentlich
465	17.02.2021	Ich fordere die Einstellung des Bauvorhabens Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ mitten im Park am Gleisdreieck lt. Bebauungsplan VI-140cab.	465.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der vorgelegte Entwurf entspricht nicht den Erfordernissen der Umgebung und reagiert schon gar nicht auf derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimaveränderungen. Es ist mir vollkommen unverständlich, wie man in der heutigen Zeit solche massiven Bürohochhäuser in eine Naherholungslandschaft hineinplanen kann.	465.2	C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier C26_Gesamtentwicklung
		1) Der Gleisdreieckpark braucht eigentlich eine Erweiterung: Gemäß der gutachterlichen Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park“ für das Projekt „Urbane Mitte“ wird erwähnt, dass der Park schon jetzt mit 10,07 qm/Einwohner den mit Abstand niedrigsten Grünflächenanteil aller Bezirke aufweist. Aufgrund seiner mit Abstand höchsten Einwohnerdichte von 14,17 Einwohner/qm Bodenfläche ist der Gleisdreieckpark in seiner Gänze für die umliegenden Bezirke absolut notwendig.	465.3	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich gehe jeden Tag eine Stunde durch den Park und muss feststellen, dass der Park auch an Wochentagen meistens überfüllt ist. Daher bin ich der Meinung, dass der Park eine Erweiterung braucht, anstatt eine zusätzliche massive Bebauung, die eine Verschattung, eine Erhöhung der Windgeschwindigkeiten und noch eine weitere Erhöhung der Benutzungsfrequenz mit sich bringt.		C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		2) Eine weitere Versiegelung des Bodens ist problematisch: Bei der Umsetzung der Bauvorhaben wird gemäß der Studie „Machbarkeit Niederschlagsentwässerung“ die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation empfohlen. Dies ist nur mit sehr hohen Kosten zu bewerkstelligen und oft reichen sogar diese Maßnahmen gar nicht mehr aus, da wir es neuerdings mit sehr viel Starkregen, ja sogar tatsächlich öfter mit einem Jahrhundertregen wegen der Klimaveränderung zu tun haben.	465.4	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Eigentlich sollte doch dieser Park ein Ausgleich für die Versiegelung am Potsdamer Platz sein?	465.5	C66_Park_Ausgleichsfläche
		3) Gefährdung von Tieren durch die Nähe der geplanten Neubauten zu Grünflächen: Vögel und andere Tiere sind durch den Gleisdreieckpark angelockt worden und haben hier ihr Zuhause gefunden. Es besteht die Gefahr, dass sie durch die geplante Bebauung und die noch intensivere Nutzung gestört und vertrieben werden.	465.6	C13_Flora_Fauna
		4) Anachronistische Planung von noch mehr Büroflächen: Berlin braucht ganz dringend mehr Sozialwohnungen anstatt zusätzliche Büroflächen. Mittlerweile ist es durch den Ausverkauf der Stadt zu einer immensen Wohnraumverknappung gerade für arme Menschen gekommen. Viele Mieter werden wegen Eigenbedarf aus ihren Wohnungen geklagt und finden keine neue Wohnung, da sie sich diese nicht leisten können. Daher ist es unbedingt notwendig, dass in Berlin neue Sozialwohnungen gebaut werden. Außerdem hat sich durch die Coronakrise herausgestellt, dass viele Büroangestellte im Homeoffice arbeiten können und daher in Zukunft nicht mehr so viele Büroflächen gebraucht werden.	465.7	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
466	17.02.2021	Der Park am Gleisdreieck stellt einen wichtigen Platz für die Erholung und einen Rückzugsort dar.	466.1	-
		Die geplanten Hochhäuser würden unverhältnismäßig viel Raum einnehmen. Somit wäre der Park optisch, psychologisch, akustisch und klimatisch zerstört.	466.2	C81_Subjektiv C64_Park_optische_Einengung C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Eine solche Bebauung gehört einfach nicht dazu!	466.3	C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
467	17.02.2021	Ich übereinstimme vollkommen mit der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck und lehne den Entwurf des B-Planentwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet. Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrünungsverpflichtung, ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten. <i>„Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.“</i> (Begründungstext S.80) Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks, ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind.	467.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C83_unklareAussage C23_Eingriff_Ausgleich
		Selbst der interne 4m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen.	467.2	C83_unklareAussage
		Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden.	467.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C81_Subjektiv
		Er entspricht weder des derzeitigen Verkehrs, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe. Hier finden Sie die wesentlichen Argumente und Forderungen, die gegen diesen Planentwurf sprechen:	467.4	C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		Keine fast 100%e Versiegelung! Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist desaströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden	467.5	C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation und dem Landwehrkanal dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierigkeiten bringt, da diese auch absehbar schon bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigen und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper. Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.). <i>Die geplante Versiegelung die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.</i> “ (Aus der Begründung des B-Plans S. 50; Kap. 1.1.4)		C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		<i>Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt.</i> “ (Begründungstext S.80)	467.6	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Begrünung statt Versiegelung! Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein. Schließlich ist der Park am Gleisdreieck nicht mit dem Central Park in New York vergleichbar.	467.7	C30_Versiegelung_Verdichtung C17_Versiegelungsgrad
		Deshalb sind hier nach § 35 BauGB gestaltete Außenräume zu erwarten. § 35 (1) „Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen“ Wie können hier ein 5geschossiges und ein 15geschossiges Gebäude zulässig sein? Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB besagt, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und / oder Waldflächen bestehen. Darin können nur entsprechende Gebäude errichten, die diesen Nutzungen dienen. Der vorgelegte B-Plan setzt sich generös darüber hinweg und sieht Gewerbe und Bürogebäude von 25 und 49 m Höhe vor, die im Außenbereich nicht zulässig sind.	467.8	C04_§§30,34,35_BauGB
		Angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel! Die Zeichen der Zeit, nämlich der Ernst der Klimakrise, ist offenbar von den Planerstellern noch nicht erkannt worden. Sonst könnten sie nicht wie in vergangenen Zeiten Flächen zu fast 100% versiegeln. Diese Flächen tragen zur Erhitzung der Erd - wie auch der Gebäudeoberflächen enorm bei, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen (nur 15%!) verhindert werden kann. (siehe dazu die folgende Grafik, die die Erhitzung der Jahresdurchschnittstemperatur durch die Bebauung am Potsdamer Platz darstellt und die Verbindung zweier Wärmeinseln zur Folge hat, weil die Bebauung die Durchlüftung bzw. die Kaltluftdurchströmung verhindert.) „Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden,	467.9	C20_klimaökologische_Auswirkungen C26_Gesamtentwicklung C55_Anpflanzungen_Begrünung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		bzw. auszugleichen(...) Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.		
		Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. (...) Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nicht möglich. (Begründungstext S. 52, Kap. 1.1.6.1) Allein schon diese niederschmetternde Beschreibung des Planungsvorhabens müsste unserer Meinung nach dazu führen, dass die für eine Bebauung geplante Fläche eingeschränkt wird.	467.10	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Stattdessen ziehen die Behörden das Resümee: „In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlage zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen. Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt.“ (Begründungstext S.80) Hier werden große Probleme kleingeredet, da offenbar die Planersteller sich auf den klimatischen Auswirkungen der benachbarten Grünfläche ausruhen wollen. Die Klimaprobleme der Innenstadt auf den Autoverkehr zu beschränken und mit einem autofreien Quartier zu reduzieren und damit die Folgen eingrenzen zu wollen, heißt die komplexen Wechselwirkungen zu ignorieren und sich mit kleinteiligen Maßnahmen aus der Verantwortung zu stellen. Warum setzen die Behörden hier nicht endlich die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge durch. Wer soll es denn sonst wann und wo tun, damit das Klima davon etwas hat?	467.11	C59_nachhaltiges_Quartier
		Biotop und Artenschutz Die genannten Ziele (des Biotop - und Artenschutzes) werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein. (Begründungstext S. 52/53, Kap 1.1.6.2)	467.12	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Diese angegebenen Zahlen sind niederschmetternd, vor allem, da die Planersteller offenbar daraus keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote machen, die negativen Effekte zu reduzieren. Warum gibt es gesetzlich begründete Ansprüche des LaPro's, wenn sie in der B-Planung plötzlich keine Rolle mehr spielen, obwohl der Klimawandel unaufhörlich fortschreitet?!	467.13	C59_nachhaltiges_Quartier
		Schutz des Landschafts - und Ortsbilds beachten! (Kap. 2.4.7) „Die Planung des Bebauungsplans VI140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m einer mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m, 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf.	467.14	-
		Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums verstellt.“ (Begründungstext S. 81) Hier setzt der Investor auf eine nicht hergeleitete Legalität seiner Bebauungswünsche. Diese ist nicht nachvollziehbar. Mit welcher Unverfrorenheit will er denn die vorhandenen Landmarken durch seine eigenen ersetzen, wenn diese selbst keine Denkmäler sind? Woher soll die Legalität kommen?	467.15	C62_Ortsbild_Sichtachsen C27_Ziel_B-Plan
		Landschaftsbild stärken! „Durch die Planung wird der Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.“ (B-Plan Begründung S.53)	467.16	-
		Von landschaftsprägenden Landmarken ist eigentlich die Rede, die in diesem Planentwurf durch zwei Bürotürme (städtebauliche Bilder) vollständig ersetzt werden. Dieses Vorgehen ist anmaßend. Warum schreitet die Kommune hier nicht ein, da in diesem Bereich überhaupt keine Notwendigkeit der Änderung erkennbar ist? Wo liegt der Vorteil für die Kommune und wo bleibt da der Landschaftsschutz?	467.17	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C62_Ortsbild_Sichtachsen C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Warum ändert sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals? Wie aus dem folgenden Plan im Anhang des städtebaulichen Vertrags von 2005 ersichtlich ist, wurde die Fläche des heutigen B Plan Entwurfs baurechtlich anders beurteilt. Wie kommt es zu dieser Änderung der Beurteilungsgrundlage?	467.18	C04_§§30,34,35_BauGB

Nr.	Eingangs datum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		§ 35 (5) BauGB: „Die nach den Absätzen 1 bis 4 zulässigen Vorhaben sind in einer flächensparenden, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzenden und den Außenbereich schonenden Weise auszuführen. Für Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungserklärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen.“ Der § 35 BauGB ist ganz offensichtlich nur für Aussiedlerhöfe und Kultureinrichtungen in freier Landschaft („Außenbereich“) gedacht und anwendbar. Hier soll er aber missbraucht werden für eine Nutzungsänderung zugunsten von Gewerbe und Büroflächen, weil sich damit mehr Geld verdienen lässt. Das ist nicht zulässig. Hier befindet sich offenbar der FNP im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn hier soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, den es bisher auf diesem Gelände nicht gab. Unserer Meinung nach wird hier das Gesetz zugunsten der Investorenabsichten gebeugt. Solche Gebäude und entsprechende Bodenversiegelungen sind nicht zulässig und nicht legal zu verantworten.		
		Bebauungsdichte reduzieren! Genau diese § 35 BauGB Flächen sollen mit einer extrem hohen Bebauung mit einer GFZ von 3,5 gestalten werden, die selbst nach BauNVO hier schon deutlich über der max. zulässigen GFZ von 3,0 im Kerngebiet überhöht ist. Der vorgestellte Planentwurf weist allerdings eine Bebauung mit einer GFZ noch weit darüber aus, egal ob eine GFZ von 4,1, 4,6 oder 5,1. In jedem Fall ist es eine Überdehnung des § 35 und der BauNVO. Allein dieser §§ müssten ausreichen, um den B-Plan Entwurf zu Fall zu bringen.	467.19	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Schutz der Kultur und Sachgüter beachten! <i>„Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude, diese werden aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier ‚Urbane Mitte‘ überlagert. Die Entwicklung des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof Gleisdreieck geschaffen werden soll. Durch den Bebauungsplan VI140cab werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet.“</i> (Begründungstext 2.4.8, S. 81)	467.20	-
		Obwohl hier die Schädigungen von Kultur und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) erkannt und genannt werden, wird daraus keine Schutzmaßnahmen abgeleitet, sondern als selbstverständlich hingenommen und als legitim bzw. legal einfach stehen gelassen. Und wie werden sie kompensiert? Indem sie durch Hochhäuser (Türme) „überlagert“ werden, werden diese Landmarken verdeckt bzw. in die Bedeutungslosigkeit gedrängt. Die Ergänzung des Umsteige-Bahnhofs mit einem S - Bahnhalt kann nicht die störende Größe der Hochhäuser erreichen, da dieser unter der U	467.21	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		1Hochbahnbrücke eingefädelt wird. Alte Orientierungsmerkmale (landmarks) werden einfach durch neue ersetzt. Offenbar spekuliert der Investor auf die Nachlässigkeit der Behörden oder auf deren Akzeptanz. Für die Anwohner und Nutzer des Parks kann das aber nicht gelten.		
		Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe und Büroflächen! Wenn schon Bebauung, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des B Plan Gebietes? Mit den Kriterien des Ausschlusses müsste das Wohnen an jeder Hauptverkehrsstraße ausgeschlossen werden. Hier fällt nur gelegentlicher Gewerbelärm an, der durch Auflagen an die STATION Betreiber weitgehend ausgeschlossen werden kann. Der zukünftige Betriebslärm der S Bahn wird wegen ihrer Lage kaum die Ostfassaden der beiden Gebäude erreichen. Außerdem wird der Lärm von Schienenverkehrsmitteln wegen des langsamen An und wieder Abschwelens von Anwohnern deutlich als geringer störend empfunden als der Lärm des Kfz-Verkehrs. Erstaunlich ist, dass hier ein hoher Wert der TA Lärm als Maßstab akzeptiert wird, während die Sensibilität anderer Schutzgüter so niederschmetternd niedrig bewertet wird.	467.22	C43_Forderung_Wohnen
		Hochhäuser sind weder ökonomisch rentabel noch ökologisch! Hochhäuser sind im Bewusstsein von Planern und Architekten bisher weder im kritischen Bewusstsein angekommen, noch im sozialen Sinne verantwortbar. Lediglich als Gestaltungselemente werden sie als städtebauliche Betonung von verkehrsreichen Orten genutzt, um ein Panoramabild zu beeinflussen und herausragende Orte als Markierungsmerkmale (landmarks) zu nutzen. Dabei gibt es an Hochhäusern kaum ästhetisch anspruchsvoll gestaltete Fassaden; die hohen Baukörper sind meist als Außenhaut mit großen Glasflächen umgeben und gegen Wind geschützt. Die klimatische Situation im Gebäude interessieren die Planer kaum, da sie mit der schönen Panoramaaussicht werben und es gibt in der Werbung nie Hinweise auf den extrem hohen Energieverbrauch. Kein Planer interessiert sich für das Arbeiten von Menschen in Hochhäusern (z.B. wie zeitlich aufwändig es ist, Mahlzeiten in der knappen Mittagspause einzunehmen bzw. Essen zu holen), keine Baubehörde interessiert sich für die Sicherheitsprobleme im Brandfall und/oder bei Stromausfall. Selbst die Personenrettung wird nur eingeschränkt nachgefragt. Aber Planer und Behörden empfinden, dass sie sich harmonisch in irgendeine Stadtlandschaft einfügen. Auch die Ökonomen interessieren sich kaum für die wirtschaftlichen Zahlen, da Hochbauten als repräsentative Aushängeschilder von Investoren nur in wirtschaftlichen Niedrigzinsphasen als Investitionsobjekte gebaut werden, damit das Geld nicht verloren geht.	467.23	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		An diesem Ort eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen ist sehr vermessen, da die beabsichtigten Hochhäuser neben dem U-Bhf. Gleisdreieck über 1 km entfernt liegen und der Potsdamer Platz eine städtische Funktion erfüllt. Hier liegen sie beide im Außenbe-	467.24	C27_Ziel_B-Plan C04_§§30,34,35_BauGB

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		reich. In Außenbereichen nach § 35BauGB sind aber nur max. 2stöckige Gebäude zulässig. Hochhäuser ragen aus dem Wald bzw. aus der Grünfläche. Dieser optische Bruch in einem städtischen Grüngelände ist nicht hinnehmbar.		
		> Das 49 m hohe Hochhaus (Turm 6) soll nach § 30 BauGB zugelassen werden. Das widerspricht dem Gesetzestext im BauGB für den Außenbereich. Eine eigene Problematik ergibt sich aus der nicht deckungsgleichen Fläche des Hochhauses MK 6 mit der dargestellten Fläche, die nach § 30 zu prüfen ist.	467.25	C04_§§30,34,35_BauGB
		> Die geplanten Hochhäuser entsprechen nicht dem Hochhausleitbild des Senats! Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer „Abwägungsdirektive“, das heißt einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.“ (Text aus Hochhausleitbild) Der Anwendungsfall 2.4 gibt vor, dass „bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden ist“. Die Ausrede, bei der Erstellung des B-Plans galt die Hochhausrichtlinie noch nicht, zählt nicht, da hier offenbar Eigennutz des Grundstückseigentümers vor Interessen der Allgemeinheit geht. Da das noch zu genehmigende Hochhaus kein temporäres Bauwerk ist, das nach 5 Jahren wieder verschwindet, ist der Beurteilungsmaßstab hier auf 50 Jahre und mehr anzulegen.	467.26	C08_Hochhausleitbild
		Das Leitbild eines städtischen Ortes muss nicht ausschließlich in Hochhäusern realisiert werden. Hier mangelt es den Entwerfern offenbar an Ideen.	467.27	C28_städtebauliches_Konzept
		Keine Verschärfung der Windverhältnisse! Hochhäuser verändern die Windverhältnisse vor Ort. Für Fußgänger und Radelnde werden die Windverhältnisse deutlich wahrnehmbarer. Vor allem der Wind aus Westen verschärft die Situation vor Ort, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bildet. Bei höheren Windgeschwindigkeiten werden spazierenden Parknutzer ihre Kopfbedeckung verweht, Radler werden Mühe haben, geradeaus zu fahren und den Lenker in den Händen zu halten. In Süd-Nord-Richtung verstärkt sich der Düseneffekt durch die erhöhten „Leitplanken“, die durch die zukünftige Bebauung geschaffen werden. Diese Situation erleben Fußgänger und Radler heute schon am Potsdamer Platz, obwohl dort die östliche Bebauung noch längst nicht die Höhe der zukünftigen Hochhäuser westlich des U/S-Bhfs Gleisdreieck hat. Das im Windkanal getestete Hochhaus des Sony Gebäudes lässt erahnen, welche Problematik auf die Parknutzer zukommt. Es hat nämlich an der Ostspitze der 109 m hohen Glasfassade im oberen Drittel einen weit überstehenden windschnittigen	467.28	C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		gläsernen „Spoiler“ (sichtbar, wenn man sich dicht unter diese Ostspitze der Fassade stellt). Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zu Kanalisierungs und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche der ‚Urbanen Mitte‘ in 55% der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt. Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEONET 2018a). (...)Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Der Windkomfort in den unterschiedlichen Windkomfortbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. Gehölzpflanzungen, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.“ (Begründungstext S. 80/81)		
		Keine Parkbeeinträchtigungen! Die veränderten Windverhältnisse werden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern. Die Glasscheiben insbesondere der hohen Häuser werden die Vögel irritieren. Die Schattenwürfe der geplanten Häuser in den Vormittagsstunden werden vor allem im Winter den Parkbesuchern die Sonne vorenthalten.	467.29	C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Keine Parknutzerbeeinträchtigungen! Die Fußgänger werden sich in dieser schmalen Grünschneise unwohl fühlen – jedenfalls wenn keine Windstille herrscht, was nur an wenigen Tagen im Jahr der Fall sein wird. Der nördliche Teil des Westparks ist durch die Bebauung der Flottwellstraße bereits heute mit einer östlichen Scheuklappe versehen. Die Hochhäuser auf der westlichen Seite des Parks werden diesen Scheuklappeneffekt Richtung Norden zur Potsdamer Platz Bebauung weiter verstärken und damit die gesamte östliche Seite mit den umgebauten Parkgaragenbauten zu einer 500 m langen durchgängigen Mauer unterschiedlicher Höhe aufschichten. Das Erlebnis der Ohnmacht bzw. der Miniaturgröße wird schon direkt hinter dem ehem. Poststellwerk mit der vorgesehenen Bebauung beginnen, die 25 m und erst recht 48 m hohen Gebäude sind außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend, ja sogar außerhalb der Berliner Traufhöhe. Gerade diese Unmaßstäblichkeit soll eigentlich der § 35 BauGB verhindern. Dazu kommen die verschärften Windverhältnisse.	467.30	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C04_§§30,34,35_BauGB C22_Windkomfort
		Keine Tiefgaragenplätze!	467.31	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Wenn in der „Urbanen Mitte“ tatsächlich ein „autofreies Quartier“ geschaffen werden soll, widersprechen die geplanten Tiefgaragenplätze dieser Idee an diesem, mit öffentlichen Verkehrsmitteln übererschlossenen Ort und sind somit anachronistisch, weil sie den Bemühungen des Senats einer Mobilitätswendepolitik zuwiderläuft die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr in Zukunft wesentlich restriktiver werden (das Parkraummanagement auf allen innerstädtischen öffentlichen Flächen durchgeführt wird, das Autofahren sich deutlich verteuern wird, die Kosten für Autofahrende enorm steigen werden, die Bewegungsflächen der Pkws stark eingeschränkt werden die Mobilität der Beschäftigten und Besucher dieser Häuser sich multimodal bewegen werden		C35_gesicherte_Erschließung C39_Mobilitätswende
		die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellflächen auf dem Grundstück vorgesehen werden müssen und die Feuerwehrezufahrt nicht verschmälern dürfen. Selbstverständlich sollen für Gehbehinderte einige wenige Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe auch sichergestellt werden muss.	467.32	C83_unklareAussage C35_gesicherte_Erschließung
		mehr Fahrradstellplätze! Die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze fordern nach § 49 der BauO Bln pro 100 m² Büro und Verwaltungsfläche je 1 Stellplatz für das Fahrrad. Das macht allein für diese beiden Gebäude je 1 Fahrrad Stellplatz pro 200 m² für großflächiges Gewerbe und Büroflächen und 1 Fahrrad Stellplatz pro 100 m² für Gewerbe des täglichen Bedarfs. Nach der FahrradAblöseVerordnung FahrradFahrAbVO vom 17. 9. 2008 beträgt der Ablösebetrag je geforderten Stellplatz 500 Euro. Die AV Stellplätze ist mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Erlass einer neuen AV Stellplätze werden ihre Regelungen aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet.	467.33	C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
468	17.02.2021	Das Ziel mit dem Bebauungsplan VI-140cab die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Kerngebietes schaffen zu wollen, berücksichtigt in keiner Weise die Entwicklungen zu nachhaltigen und energieeffizienten Gebäuden sowie deren psychologische Auswirkungen auf die Bewohner in Ballungsgebieten, die in den letzten Jahren stattgefunden haben.	468.1	C59_nachhaltiges_Quartier
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität	468.2	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.		C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Damit berücksichtigt der Bebauungsplan in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung und widerspricht den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt, die klar auf einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes basieren.	468.3	C59_nachhaltiges_Quartier
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	468.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	468.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert C81_Subjektiv
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege nicht einmal der dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen und nicht den geforderten Sicherheitsstandards.	468.6	C35_gesicherte_Erschließung
		Laut Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, zeichnet sich die Zukunft der Städte hier und jetzt ab und es kommt darauf an, gegenwärtig zu intervenieren! Wir haben eine Petition gestartet, um den Bebauungsplan mit dem zynischen Titel „Urbane Mitte“ zu verhindern und bisher 6998 Unterstützer*innen gefunden und wir sind noch nicht am Ende. Die gängigen Szenarios, die die negativen Folgen aktueller Entwicklungen skizzieren, haben erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker und Stadtplaner.	468.7	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
		Wir als Bürger erwarten die Entwicklung von Masterplänen, die abbilden, dass Lebensqualität zum Schlüsselfaktor und Garant für ökonomische, ökologische und soziale Stadt-Stabilität geworden ist und wie neue Umwelttechnologien, energieeffiziente Lösungen, veränderte Arbeitsbedingungen und die zunehmende Digitalisierung in Zukunft für die Städteplanung eingesetzt werden müssen.	468.8	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Als Bürger dieser Stadt erwarten wir von Ihnen als verantwortliche Stadtplaner zukunftsichernde Bauvorhaben und nicht rückwärtsgewandte Größen- bzw. Prestigephantasien.		
469	17.02.2021	Die sogenannte Urbane Mitte ist für mich hauptsächlich ein Problem, weil der so wichtige Übergang vom West zum Ost-Park für lange Zeit gesperrt werden müsste, auch wenn der Investor das anders sehen möchte.	469.1	C25_baubedingte_Auswirkungen
		Und allein das Heranfahren der Baumaterialien würde über Jahre die Lebensqualität in den umliegenden Wohnquartieren einschränken.	469.2	C25_baubedingte_Auswirkungen
		Sollte es dann nach Jahren fertig sein, wird die Verschattung ein Problem werden. Und wie der Wind um Hochhäuser rumgeht, sieht und erlebt man am Alexanderplatz und am Europacenter.	469.3	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		Der Westpark wurde außerdem schon so umbaut, dass eine weitere Umbauung ihn endgültig erdrücken würde.	469.4	C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung
		Bitte stoppen Sie dieses Projekt. Es ist größenwahnsinnig und unsinnig.	469.5	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
470	17.02.2021	Ich bin nicht prinzipiell gegen eine dichte Bebauung des Areals, auch mit Hochhäusern. Der vorliegende Plan wird aber den Bedürfnissen des Quartiers weder in der Raumplanung noch der Nutzung gerecht.	470.1	C31_Nutzungskonzept
		Der Bebauungsplan scheint eine weitgehende Bodenversiegelung zu implizieren, was zur Erschließung nicht nötig sein sollte und den stadtökologischen Nutzen der derzeit großen unversiegelten Fläche im Gleisdreieck-Areal schmälern würde.	470.2	C26_Gesamtentwicklung C17_Versiegelungsgrad C30_Versiegelung_Verdichtung
		Die Höhe und Formgebung der Gebäude passt nicht nur nicht ins Bild der über die Jahrzehnte gewachsenen Umgebung, sondern würde auch das Mikroklima des Gebiets negativ beeinflussen. Ich halte eine höhere Bebauung als im umliegenden Gebiet durchaus für vertretbar, aber nicht im geplanten Ausmaß (grob gesagt: zehn Stockwerke sind vermutlich akzeptabel, zwanzig sind sicher zu viel).	470.3	C28_städtebauliches_Konzept C29_Einbindung C72_nur_VI-140cab C20_klimaökologische_Auswirkungen C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die sozioökologischen Qualitäten des Gleisdreieckparks sollten nicht durch einige schlecht dimensionierte und angepasste Einzelgebäude konterkariert werden.	470.4	C63_Park_Erhalt C68_Park-_Aufenthaltsqualität
		Was die Nutzung angeht, wäre eine fast ausschließliche Nutzung als Bürofläche eine vertane Chance für die Diversifizierung des Quartiers. Hier sollte eine ausgewogene Mischung aus Kleinhandel und Gastronomie (beides etwas, das in der unmittelbaren Nachbarschaft fehlt), Wohnungen, gerne auch einigen Büroflächen, und Veranstaltungs-/Begegnungsräumen angestrebt werden. Dies würde ein vielseitig attraktives Quartier schaffen, das den Namen "Urbane Mitte" tatsächlich verdient.	470.5	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C33_alternatives_Konzept C43_Forderung_Wohnen
		Mir ist bewusst, dass für das Projekt teilweise vertragliche Verpflichtungen mit Investoren bestehen. Deswegen sollte die Politik aber nicht ihre Gestaltungshoheit aufgeben. Wenn längerfristig geplante Projekte nicht mehr den ökologischen und sozialen Zielen der Stadtentwicklung entsprechen, sollten bestehende Verträge gekündigt oder nachverhandelt werden - und Investoren, wenn nötig, für etwaige Verluste angemessen entschädigt werden.	470.6	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier
		Wie Sie meiner Adresse entnehmen können, bin ich mit meiner Familie Anwohner am Gleisdreieck-Areal. Aller Voraussicht nach werden wir jedoch bis zur Vollendung des Projekts aus beruflichen Gründen den Wohnort wieder gewechselt haben. Es geht mir also nicht darum, Veränderungen vor unserer Haustür zu blockieren, sondern darum, dass ein Gebiet mit hoher Lebensqualität so weiterentwickelt wird, dass alle (auch zukünftigen) Bewohner und Nutzer davon profitieren.	470.7	-
471	17.02.2021	Ich übereinstimme vollkommen mit der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck und lehne den Entwurf des B-Plan Entwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet. Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrünungsverpflichtung ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten. <i>„Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.“</i> (Begründungstext S.80) Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks. ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind.	471.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C83_unklareAussage C23_Eingriff_Ausgleich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Selbst der interne 4m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen.	471.2	C83_unklareAussage
		Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist.	471.3	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C81_Subjektiv
		Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden. Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrspolitik, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhausrichtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe. Hier finden Sie die wesentlichen Argumente und Forderungen, die gegen diesen Planentwurf sprechen:	471.4	C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		Keine fast 100%e Versiegelung! Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist desaströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation und dem Landwehrkanal dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierigkeiten bringt, da diese auch absehbar schon bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigen und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper. Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.). <i>„Die geplante Versiegelung die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.“</i> (Aus der Begründung des B-Plans S. 50; Kap. 1.1.4)	471.5	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		<i>Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt.</i> (Begründungstext S.80)	471.6	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Begrünung statt Versiegelung! Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein. Schließlich ist der Park am Gleisdreieck nicht mit dem Central Park in New York vergleichbar.	471.7	C30_Versiegelung_Verdichtung C17_Versiegelungsgrad

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Deshalb sind hier nach § 35 BauGB gestaltete Außenräume zu erwarten. § 35 (1) „Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen“Wie können hier ein 5geschossiges und ein 15geschossiges Gebäude zulässig sein? Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB besagt, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und / oder Waldflächen bestehen. Darin können nur entsprechende Gebäude errichten, die diesen Nutzungen dienen. Der vorgelegte B-Plan setzt sich generös darüber hinweg und sieht Gewerbe und Bürogebäude von 25 und 49 m Höhe vor, die im Außenbereich nicht zulässig sind.	471.8	C04_§§30,34,35_BauGB
		Angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel! Die Zeichen der Zeit, nämlich der Ernst der Klimakrise, ist offenbar von den Planerstellern noch nicht erkannt worden. Sonst könnten sie nicht wie in vergangenen Zeiten Flächen zu fast 100% versiegeln. Diese Flächen tragen zur Erhitzung der Erd - wie auch der Gebäudeoberflächen enorm bei, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen (nur 15%!) verhindert werden kann. (siehe dazu die folgende Grafik, die die Erhitzung der Jahresdurchschnittstemperatur durch die Bebauung am Potsdamer Platz darstellt und die Verbindung zweier Wärmeinseln zur Folge hat, weil die Bebauung die Durchlüftung bzw. die Kaltluftdurchströmung verhindert.).„Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden, bzw. auszugleichen.(...) Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.	471.9	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen C26_Gesamtentwicklung C55_Anplantungen_Begrünung
		Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. (...) Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nicht möglich. (Begründungstext S. 52, Kap. 1.1.6.1) Allein schon diese niederschmetternde Beschreibung des Planungsvorhabens müsste unserer Meinung nach dazu führen, dass die für eine Bebauung geplante Fläche eingeschränkt wird.	471.10	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Stattdessen ziehen die Behörden das Resümee: „In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlage zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen. Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt.“ (Begründungstext S.80) Hier werden große Probleme kleingeredet, da offenbar die Planersteller sich auf den klimatischen Auswirkungen der benachbarten Grünfläche ausruhen wollen. Die Klimaprob-	471.11	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		leme der Innenstadt auf den Autoverkehr zu beschränken und mit einem autofreien Quartier zu reduzieren und damit die Folgen eingrenzen zu wollen, heißt die komplexen Wechselwirkungen zu ignorieren und sich mit kleinteiligen Maßnahmen aus der Verantwortung zu stehlen. Warum setzen die Behörden hier nicht endlich die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge durch. Wer soll es denn sonst wann und wo tun, damit das Klima davon etwas hat?		
		Biotop und Artenschutz Die genannten Ziele (des Biotop - und Artenschutzes) werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten - und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein. (Begründungstext S. 52/53, Kap 1.1.6.2)	471.12	-
		Diese angegebenen Zahlen sind niederschmetternd, vor allem, da die Planersteller offenbar daraus keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote machen, die negativen Effekte zu reduzieren. Warum gibt es gesetzlich begründete Ansprüche des LaPro's, wenn sie in der B-Planung plötzlich keine Rolle mehr spielen, obwohl der Klimawandel unaufhörlich fortschreitet?!	471.13	C59_nachhaltiges_Quartier
		Schutz des Landschafts -und Ortsbilds beachten! (Kap. 2.4.7) „Die Planung des Bebauungsplans VI140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m einer mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m, 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf.	471.14	-
		Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums verstellt.“ (Begründungstext S. 81) Hier setzt der Investor auf eine nicht hergeleitete Legalität seiner Bebauungswünsche. Diese ist nicht nachvollziehbar. Mit welcher Unverfrorenheit will er denn die vorhandenen Landmarken durch seine eigenen ersetzen, wenn diese selbst keine Denkmäler sind? Woher soll die Legalität kommen?	471.15	C62_Ortsbild_Sichtachsen C27_Ziel_B-Plan
		Landschaftsbild stärken! „Durch die Planung wird der Postbahnhof und der nördlich anschließende U - Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tief-	471.16	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		<i>garage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.“ (B-Plan Begründung S.53)</i>		
		Von landschaftsprägenden Landmarken ist eigentlich die Rede, die in diesem Planentwurf durch zwei Bürotürme (städtebauliche Bilder) vollständig ersetzt werden. Dieses Vorgehen ist anmaßend. Warum schreitet die Kommune hier nicht ein, da in diesem Bereich überhaupt keine Notwendigkeit der Änderung erkennbar ist? Wo liegt der Vorteil für die Kommune und wo bleibt da der Landschaftsschutz?	471.17	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C62_Ortsbild_Sichtachsen C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Warum ändert sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals? Wie aus dem folgenden Plan im Anhang des städtebaulichen Vertrags von 2005 ersichtlich ist, wurde die Fläche des heutigen B-Plan Entwurfs baurechtlich anders beurteilt. Wie kommt es zu dieser Änderung der Beurteilungsgrundlage? § 35 (5) BauGB: „Die nach den Absätzen 1 bis 4 zulässigen Vorhaben sind in einer flächensparenden, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzenden und den Außenbereich schonenden Weise auszuführen. Für Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungserklärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen;“ Der § 35 BauGB ist ganz offensichtlich nur für Aussiedlerhöfe und Kultureinrichtungen in freier Landschaft („Außenbereich“) gedacht und anwendbar. Hier soll er aber missbraucht werden für eine Nutzungsänderung zugunsten von Gewerbe und Büroflächen, weil sich damit mehr Geld verdienen lässt. Das ist nicht zulässig. Hier befindet sich offenbar der FNP im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn hier soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, den es bisher auf diesem Gelände nicht gab. Unserer Meinung nach wird hier das Gesetz zugunsten der Investorenabsichten gebeugt. Solche Gebäude und entsprechende Bodenversiegelungen sind nicht zulässig und nicht legal zu verantworten.	471.18	C04_§§30,34,35_BauGB
		Bebauungsdichte reduzieren! Genau diese § 35 BauGB Flächen sollen mit einer extrem hohen Bebauung mit einer GFZ von 3,5 gestalten werden, die selbst nach BauNVO hier schon deutlich über der max. zulässigen GFZ von 3,0 im Kerngebiet überhöht ist. Der vorgestellte Planentwurf weist allerdings eine Bebauung mit einer GFZ noch weit darüber aus, egal ob eine GFZ von 4,1, 4,6 oder 5,1. In jedem Fall ist es eine Überdehnung des § 35 und der BauNVO. Allein dieser §§ müssten ausreichen, um den B-Plan Entwurf zu Fall zu bringen.	471.19	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe C04_§§ 30,34,35_BauGB

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Schutz der Kultur und Sachgüter beachten! <i>„Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kultur-güter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Ge-bäude, diese werden aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier ‚Urbane Mitte‘ überlagert. Die Entwicklung des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof Gleisdreieck geschaffen werden soll. Durch den Bebauungs-plan VI140cab werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet.“</i> (Begründungstext 2.4.8, S. 81)	471.20	-
		Obwohl hier die Schädigungen von Kultur und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) er-kannt und genannt werden, wird daraus keine Schutzmaßnahmen abgeleitet, sondern als selbstver-ständlich hingenommen und als legitim bzw. legal einfach stehen gelassen. Und wie werden sie kompensiert? Indem sie durch Hochhäuser (Türme) „überlagert“ werden, werden diese Landmarken verdeckt bzw. in die Bedeutungslosigkeit gedrängt. Die Ergänzung des Umsteigebahnhofs mit einem S-Bahnhalt kann nicht die störende Größe der Hochhäuser erreichen, da dieser unter der U 1Hoch-bahnbrücke eingefädelt wird. Alte Orientierungsmerkmale (landmarks) werden einfach durch neue ersetzt. Offenbar spekuliert der Investor auf die Nachlässigkeit der Behörden oder auf deren Akzeptanz. Für die Anwohner und Nutzer des Parks kann das aber nicht gelten.	471.21	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denk-mäler
		Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe und Büroflächen! Wenn schon Bebauung, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des B-Plan Gebietes? Mit den Kriterien des Ausschlusses müsste das Wohnen an jeder Hauptverkehrsstraße ausgeschlossen werden. Hier fällt nur gelegentlicher Gewerbelärm an, der durch Auflagen an die STATION Betreiber weitgehend ausgeschlossen werden kann. Der zukünftige Betriebslärm der S-Bahn wird wegen ihrer Lage kaum die Ostfassaden der beiden Gebäude errei-chen. Außerdem wird der Lärm von Schienen Verkehrsmitteln wegen des langsamen An und wieder Abschwellens von Anwohnern deutlich als geringer störend empfunden als der Lärm des Kfz-Ver-kehrs. Erstaunlich ist, dass hier ein hoher Wert der TA Lärm als Maßstab akzeptiert wird, während die Sensibilität anderer Schutzgüter so niederschmetternd niedrig bewertet wird.	471.22	C43_Forderung_Wohnen
		Hochhäuser sind weder ökonomisch rentabel noch ökologisch! Hochhäuser sind im Bewusstsein von Planern und Architekten bisher weder im kritischen Bewusst-sein angekommen, noch im sozialen Sinne verantwortbar. Lediglich als Gestaltungselemente wer-den sie als städtebauliche Betonung von verkehrsreichen Orten genutzt, um ein Panoramabild zu beeinflussen und herausragende Orte als Markierungsmerkmale (landmarks) zu nutzen. Dabei gibt	471.23	C82_keinGegenstand (vertie-fende Planung)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		es an Hochhäusern kaum ästhetisch anspruchsvoll gestaltete Fassaden; die hohen Baukörper sind meist als Außenhaut mit großen Glasflächen umgeben und gegen Wind geschützt. Die klimatische Situation im Gebäude interessieren die Planer kaum, da sie mit der schönen Panoramaaussicht werben und es gibt in der Werbung nie Hinweise auf den extrem hohen Energieverbrauch. Kein Planer interessiert sich für das Arbeiten von Menschen in Hochhäusern (z.B. wie zeitlich aufwändig es ist, Mahlzeiten in der knappen Mittagspause einzunehmen bzw. Essen zu holen), keine Baubehörde interessiert sich für die Sicherheitsprobleme im Brandfall und/oder bei Stromausfall. Selbst die Personenrettung wird nur eingeschränkt nachgefragt. Aber Planer und Behörden empfinden, dass sie sich harmonisch in irgendeine Stadtlandschaft einfügen. Auch die Ökonomen interessieren sich kaum für die wirtschaftlichen Zahlen, da Hochbauten als repräsentative Aushängeschilder von Investoren nur in wirtschaftlichen Niedrigzinsphasen als Investitionsobjekte gebaut werden, damit das Geld nicht verloren geht.		
		An diesem Ort eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen ist sehr vermessen, da die beabsichtigten Hochhäuser neben dem U-Bhf. Gleisdreieck über 1 km entfernt liegen und der Potsdamer Platz eine städtische Funktion erfüllt. Hier liegen sie beide im Außenbereich. In Außenbereichen nach § 35BauGB sind aber nur max. 2stöckige Gebäude zulässig. Hochhäuser ragen aus dem Wald bzw. aus der Grünfläche. Dieser optische Bruch in einem städtischen Grüngelände ist nicht hinnehmbar.	471.24	C27_Ziel_B-Plan C04_§§30,34,35_BauGB
		Das 49 m hohe Hochhaus (Turm 6) soll nach § 30 BauGB zugelassen werden. Das widerspricht dem Gesetzestext im BauGB für den Außenbereich. Eine eigene Problematik ergibt sich aus der nicht deckungsgleichen Fläche des Hochhauses MK 6 mit der dargestellten Fläche, die nach § 30 zu prüfen ist.	471.25	C04_§§30,34,35_BauGB
		Die geplanten Hochhäuser entsprechen nicht dem Hochhausleitbild des Senats! „Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer „Abwägungsdirektive“, das heißt einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.“ (Text aus Hochhausleitbild) Der Anwendungsfall 2.4 gibt vor, dass „bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden ist“. Die Ausrede, bei der Erstellung des B-Plans galt die Hochhausrichtlinie noch nicht, zählt nicht, da hier offenbar Eigennutz des Grundstückseigentümers vor Interessen der Allgemeinheit geht. Da das noch zu genehmigende Hochhaus kein temporäres Bauwerk ist, das nach 5 Jahren wieder verschwindet, ist der Beurteilungsmaßstab hier auf 50 Jahre und mehr anzuwenden.	471.26	C08_Hochhausleitbild
		Das Leitbild eines städtischen Ortes muss nicht ausschließlich in Hochhäusern realisiert werden. Hier mangelt es den Entwerfern offenbar an Ideen.	471.27	C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Keine Verschärfung der Windverhältnisse! Hochhäuser verändern die Windverhältnisse vor Ort. Für Fußgänger und Radelnde werden die Windverhältnisse deutlich wahrnehmbarer. Vor allem der Wind aus Westen verschärft die Situation vor Ort, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bildet. Bei höheren Windgeschwindigkeiten werden spazierenden Parknutzer ihre Kopfbedeckung verweht, Radler werden Mühe haben, geradeaus zu fahren und den Lenker in den Händen zu halten. In Süd Nord Richtung verstärkt sich der Düseneffekt durch die erhöhten „Leitplanken“, die durch die zukünftige Bebauung geschaffen werden. Diese Situation erleben Fußgänger und Radler heute schon am Potsdamer Platz, obwohl dort die östliche Bebauung noch längst nicht die Höhe der zukünftigen Hochhäuser westlich des U/S-Bhfs Gleisdreieck hat. Das im Windkanal getestete Hochhaus des Sony Gebäudes lässt erahnen, welche Problematik auf die Parknutzer zukommt. Es hat nämlich an der Ostspitze der 109 m hohen Glasfassade im oberen Drittel einen weit überstehenden windschnittigen gläsernen „Spoiler“ (sichtbar, wenn man sich dicht unter diese Ostspitze der Fassade stellt), Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zu Kanalisierungs und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche der ‚Urbanen Mitte‘ in 55% der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt. Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEONET 2018a). (...) Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Der Windkomfort in den unterschiedlichen Windkomfortbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. Gehölzpflanzungen, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.“ (Begründungstext S. 80/81)	471.28	C22_Windkomfort
		Keine Parkbeeinträchtigungen! Die veränderten Windverhältnisse werden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern. Die Glasscheiben insbesondere der hohen Häuser werden die Vögel irritieren. Die Schattenwürfe der geplanten Häuser in den Vormittagsstunden werden vor allem im Winter den Parkbesuchern die Sonne vorenthalten.	471.29	C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Keine Parknutzerbeeinträchtigungen! Die Fußgänger werden sich in dieser schmalen Grünschneise unwohl fühlen – jedenfalls wenn keine Windstille herrscht, was nur an wenigen Tagen im Jahr der Fall sein wird. Der nördliche Teil des Westparks ist durch die Bebauung der Flottwellstraße bereits heute mit einer östlichen Scheuklappe versehen. Die Hochhäuser auf der westlichen Seite des Parks werden diesen Scheuklappeneffekt Richtung Norden zur Potsdamer Platz Bebauung weiter verstärken und damit die gesamte östliche Seite mit den umgebauten Parkgaragenbauten zu einer 500 m langen durchgängigen Mauer unterschiedlicher Höhe aufschichten. Das Erlebnis der Ohnmacht bzw. der Miniaturgröße wird schon direkt hinter dem ehem. Poststellwerk mit der vorgesehenen Bebauung beginnen, die 25 m und erst recht 48 m hohen Gebäude sind außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend, ja sogar außerhalb der Berliner Traufhöhe. Gerade diese Unmaßstäblichkeit soll eigentlich der § 35 BauGB verhindern. Dazu kommen die verschärften Windverhältnisse.	471.30	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C04_§§30,34,35_BauGB C22_Windkomfort
		Keine Tiefgaragenplätze! Wenn in der „Urbanen Mitte“ tatsächlich ein „autofreies Quartier“ geschaffen werden soll, widersprechen die geplanten Tiefgaragenplätze dieser Idee an diesem, mit öffentlichen Verkehrsmitteln überschaubaren Ort und sind somit anachronistisch, weil sie den Bemühungen des Senats einer Mobilitätswendepolitik zuwiderläuft. Die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr in Zukunft wesentlich restriktiver werden (das Parkraummanagement auf allen innerstädtischen öffentlichen Flächen durchgeführt wird, das Autofahren sich deutlich verteuern wird, die Kosten für Autofahrende enorm steigen werden, die Bewegungsflächen der Pkws stark eingeschränkt werden die Mobilität der Beschäftigten und Besucher dieser Häuser sich multimodal bewegen werden	471.31	C35_gesicherte_Erschließung C39_Mobilitätswende
		die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellflächen auf dem Grundstück vorgesehen werden müssen und die Feuerwehrezufahrt nicht verschmälern dürfen Selbstverständlich sollen für Gehbehinderte einige wenige Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe auch sichergestellt werden muss.	471.32	C83_unklareAussage C35_gesicherte_Erschließung
		mehr Fahrradstellplätze! Die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze fordern nach § 49 der BauO Bln pro 100 m² Büro und Verwaltungsfläche je 1 Stellplatz für das Fahrrad. Das macht allein für diese beiden Gebäude je 1 Fahrrad Stellplatz pro 200 m² für großflächiges Gewerbe und Büroflächen und 1 Fahrrad Stellplatz pro 100 m² für Gewerbe des täglichen Bedarfs. Nach der FahrradAblöseVerordnung FahrradFahrAbVO vom 17. 9. 2008 beträgt der Ablösebetrag je geforderten Stellplatz 500 Euro. Die AV Stellplätze ist mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Erlass einer neuen AV Stellplätze werden ihre Regelungen aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet.	471.33	C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
472	17.02.2021	Als Anwohnerin des Gleisdreieckparks wende ich mich hiermit gegen die vorläufige Planung	472.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		- weil dadurch Naturflächen versiegelt werden, was Flora, Fauna und den Menschen schadet - stattdessen werden Schutz- und Lebensräume für Tiere und Pflanzen zerstört. - weil der Klimawandel ignoriert wird, denn Grünflächen sind gerade in der Innenstadt wichtig	472.2	C63_Park_Erhalt C13_Flora_Fauna C59_nachhaltiges_Quartier
		stattdessen werden 90 m hohe Hochhäuser gebaut, die Licht, Luft, Sonne und Wind wegnehmen.	472.3	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung
		weil teurer Büroraum geschaffen wird, was dem Home-Office-Trend widerspricht	472.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		stattdessen entstehen nur lukrative und leer stehende Spekulationsobjekte.	472.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		weil die Aufenthaltsqualität im Park und die Lebensqualität der AnwohnerInnen vermindert wird	472.6	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		stattdessen ist mit Verschattung und Beschallung durch Gewerbe und Gastronomie zu rechnen.	472.7	C52_Verschattung C54_schalltechnische_Untersuchung
		weil denkmalgeschützte Bauten ad absurdum geführt werden, da von Hochhäusern überwuchert	472.8	C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		stattdessen wird der historisch gewachsene Gleisdreieck-Freiraum zerschnitten und zubetoniert.	472.9	C26_Gesamtentwicklung
		weil mehr Bebauung auch mehr Verkehr in eh schon überlasteter Region bedeutet.	472.10	C34_zusätzlicher_Verkehr
		stattdessen stampft ein grün geführtes Bezirksamt Pop-up-Radwege aus dem Boden, um damit die Verkehrsprobleme vermeintlich zu lösen, statt sie von vornherein zu vermeiden. Das ist doch mehr als absurd!	472.11	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
473	17.02.2021	Hiermit lege ich Widerspruch gegen den Bebauungsplan.	473.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
474	17.02.2021	Hiermit lege ich einen klaren Widerspruch gegen Bebauungsplan ein.	474.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Als Grünfläche und Kulturort ist der Gleisdreieckpark als solcher zu bewahren!	474.2	C63_Park_Erhalt
475	17.02.2021	Die geplante Bebauung greift invasiv in den Park ein und zerstört den Freizeit- und Erholungswert.	475.1	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
476	17.02.2021	Den von Ihnen vorgelegten Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" lehne ich entschieden ab.	476.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Eine hohe Randbebauung verändert den Sichthorizont und die naturbelassene Atmosphäre des Parks nachhaltig. Leider setzen Sie sich mit dem diesem Aspekt im Rahmen Ihrer Fachgutenachten überhaupt nicht auseinander.	476.2	C81_Subjektiv C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C74_Fachgutachten
		Es handelt sich bei dem Areal um einen Erholungsgebiet - kein Gewerbegebiet. Das sollte auch so bleiben.	476.3	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C27_Ziel_B-Plan
		Meines Erachtens verändert eine Randbebauung des Parks mit vielstöckigen Gewerbegebäuden den Charakter des Parks nachhaltig zum Schlechteren. Nach Feierabend oder am Wochenende möchte ich den Blick zum Horizont schweifen lassen, nicht auf dominante Bürogebäude.	476.4	C81_Subjektiv
		Als Anwohnerin und regelmäßige Besucherin des Parks schätze ich die Anlage, ähnlich wie das Tempelhofer Feld, als Nacherholungsgebiet und historisches Zeugnis in der Stadt, dessen Charme sich gerade aus der Unverändertheit von historischen Teilen des Güterbahnhofs ergibt.	476.5	C63_Park_Erhalt C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Auf dem Areal rund um den Bahnhof Gleisdreieck sind in den letzten Jahren bereits Einrichtungen entstanden, die auch den Parknutzer*innen zu Gute kommen. Diese schränken, im Gegensatz zu Bürogebäuden, den Erholungsaspekt eines Parks auch nicht ein. Selbst die in der Höhe begrenzten Wohnhäuser auf der gegenüberliegenden Seite fügen sich besser in das Parkbild ein und bieten mit der Anbindung an den Park attraktiven Wohnraum.	476.6	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Wenn Sie also auf dem bisher ungenutzten Areal etwas bauen wollen, so entscheiden Sie sich doch bitte für Kultur-, Musikeinrichtungen oder Ähnliches, die den Freizeitcharakter des Parks unterstützen, oder schaffen sie bezahlbaren Wohnraum, der in Berlin dringend benötigt wird.	476.7	C33_alternatives_Konzept C43_Forderung_Wohnen
477	17.02.2021	Meiner Meinung nach ist hier viel zu viel Büroraum geplant. Gerade in dieser Zeit wird klar, dass weniger Büroraum benötigt wird. (Homeoffice) Diese neuen geplanten Hochhäuser passen auch nicht in dieser gewachsenen Struktur (Wohngebäude, denkmalgeschützte Gebäude etc.) Es sollte mehr erschwinglicher Wohnraum geschaffen werden.	477.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C29_Einbindung C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
478	17.02.2021	Mit Verwunderung habe ich in dem entsprechenden Gutachten zu Fledermäusen gelesen, dass das Gelände als Nahrungsraum nur von Zwergfledermäusen genutzt wird, nicht aber von Großen Abendseglern. Über anderen, frei zugänglichen Flächen des Gleisdreieck-Parks habe ich aber zur passenden Jahreszeit regelmäßig Große Abendsegler beobachtet. Daher wundert es mich sehr, dass diese nicht auch in der Fledermausstudie ihrer Prüfung festgestellt wurden. Kann es sein, dass diese zu einer Jahreszeit durchgeführt wurde, in der diese Art allgemein nicht im Gleisdreieck-Park ist? Ich würde sie daher dringend bitten, die Wichtigkeit des Geländes für diese Art noch einmal überprüfen zu lassen. Schließlich steht sie auf der deutschen Roten Liste auf der Vorwarnliste, wird in der FFH Richtlinie in Anhang IV geführt (siehe https://ffh-anhang4.bfn.de/arten-anhang-iv-ffh-richtlinie/saeugetiere-fledermaeuse/grosser-abendsegler-nyctalus-noctula/lokale-population-gefaehrung.html).	478.1	C14_Artenschutz
479	17.02.2021	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und bitte Sie auf die Ausweisung eines Kerngebiets mitten im Gleisdreieck Gebiet zu verzichten.	479.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Park, der als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, wird durch die angestrebte Hochhausbebauung in seinen klimawirksamen Funktionen stark beeinträchtigt. Siehe „Einspruch der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck gegen den B-Plan-Entwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.	479.2	C66_Park_Ausgleichsfläche
		Zu den vielen einzelnen Einsprüchen hinsichtlich u.a. Bodenversiegelung, Verschattung, Lärmbelästigung, Verstellung historischer und denkmalgeschützter Bauten, Luftaustausch, Zerstückelung der Parkfläche, Verlust an Biodiversität, Erholungswert, die meiner Meinung nach alle nicht ausreichend berücksichtigt wurden, möchte ich Folgendes hinzufügen:	479.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Die Umgebung am Westrand des Parks hat sich in den letzten Jahren mit zahlreichen Neubauten stark verändert, einige sind kurz vor der Fertigstellung, weitere sind geplant, auch auf vorhandenen Freiflächen (z.B. auf dem Bolzplatz in der Pohlstraße). Damit wird die Nutzung des schon jetzt stark genutzten Parks durch zukünftige Anwohner zunehmen. Auch durch den geplanten S-Bahnhof S21 wird die Parknutzung zunehmen, da der Park dann wesentlich einfacher zu erreichen sein wird. Diese absehbare Nutzungszunahme des Parks und die damit drohende Überlastung sollte berücksichtigt werden.	479.4	C26_Gesamtentwicklung C67_Park_Übernutzung
		Die Corona Pandemie hat in ungeahnter Weise deutlich gemacht, wie wichtig für die Menschen in der Stadt Freiflächen als Erholungsraum sind. Für viele ist der Park zum Rückzugsort, Fitnessstudio-Ersatz, Kita-Ausgleich und/oder Besprechungsraum geworden. Gleichzeitig zeichnet	479.5	C63_Park_Erhalt C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		sich eine Veränderung unserer Bürowelt durch verstärktes Homeoffice ab. Bei dem gegenwärtigen Büroflächenleerstand erscheint eine Erweiterung der Büroflächen als wenig sinnvoll. Demgegenüber ist die Bedeutung der ökologischen und sozialen Funktionen des Parks gestiegen.		
		Diese Entwicklungen müssen in die Entscheidungsfindung einbezogen werden. Das ist nicht in ausreichendem Maße geschehen!	479.6	C71_Abwägung_privat/öffentlich
480	17.02.2021	Die Bebauungsplanung entspricht in keiner Weise den aktuellen Anforderungen an eine soziale, klimafreundliche und bedarfsgerechte Stadtplanung.	480.1	C02_Ablehnung_Kennzeichnung C59_nachhaltiges_Quartier
		1. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass viele traditionell in Büroräumen verrichtete Arbeiten auch im Homeoffice erledigt werden können. Dies wird sich in Zukunft massiv auf den Bedarf an Büroflächen auswirken, sodass zu befürchten ist, dass allein deshalb schon hier am Bedarf vorbeigeplant wird.	480.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Berlin braucht bezahlbaren Wohnraum und keine neuen Bürotürme, die, wenn überhaupt noch die Nachfrage bestehen sollte, Investoreninteressen dienen und nicht einer nachhaltigen Stadtentwicklung.	480.3	C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen C81_Subjektiv
		3. Schon die Bebauung am Potsdamer Platz hat gezeigt, dass eine Hochhausbebauung in Berlin keine lebendigen Stadtquartiere schaffen kann, die der örtlichen Bevölkerung zu Gute kommen würden. Gerade in Verbindung mit dem überregional attraktiven Gleisdreieckpark bestünde hier die Chance, modellhaft neue Formen der Stadtarchitektur zu entwickeln, die auf nachhaltige Rohstoffe, Energieeffizienz, Durchgrünung, Flächeneffizienz und Kombination mit Nahrungsmittelproduktion setzt und großes Wohlfühlpotenzial erschließt.	480.4	C82_kein_Gegenstand (außerhalb des Plangebiets) C33_alternatives_Konzept
		4. Das Argument der Hochbahn gegen eine Wohnbebauung erscheint angesichts der gegenüber gerade neu gebauten und entstehenden Wohnungen geradezu absurd. Angesichts der Wohnungsnot und moderner Schallschutztechnik muss eine Wohnbebauung auch entlang der Hochbahn oberste Priorität bekommen.	480.5	C43_Forderung_Wohnen
		5. Die jedem Nutzer der Gleisdreieckparks unmittelbar vor Augen stehende Übernutzung des Parks durch 2650 neue Beschäftigte in der Urbanen Mitte wird systematisch klein gerechnet und dann wird im Fazit von einer Mehrbelastung von 1 Erholungssuchenden je 465 m² Parkfläche gesprochen. Als wenn sich die Besucher alle in den Wald schlagen würden und nicht zu 90 % auf den Wegen aufhalten, die einen Bruchteil der Parkfläche ausmachen.	480.6	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
481	17.02.2021	Der Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" und die damit verbundenen massiven Beeinträchtigungen von Mieter*Innen im Quartier stellen eine aus zahlreichen Gründen nicht hinnehmbare Fehlentscheidung dar.	481.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Ich wende mich daher gegen die vorliegende Planung, weil aus der Corona-Pandemie eigentlich klargeworden sein sollte, was es wirklich braucht, um das Berliner Stadtkerngebiet nachhaltig zu gestalten und auf die Bedürfnisse der Menschen einzugehen und es nicht Zockern und Investoren zu gestatten, diesen Raum zu zerstören.	481.2	C59_nachhaltiges_Quartier
		Wir brauchen ja eben weniger Büroraum, dafür aber mehr Wohnraum und größere Parks!	481.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Bedrängung des schmalen Westparks durch die übermäßige Höhe der Gebäude und die starke Verschattung des Westparks UND des Museumsparks stellen darüber hinaus eine weitere massive Verschlechterung der Wohnqualität dar. Ein repräsentatives Gutachten für beide Verschattungszustände fehlt leider bis heute.	481.4	C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Als Arzt muss ich besonders Alarm schlagen, was die Erhöhung der Temperatur in den Sommermonaten angeht: durch Einschränkung des Belüftungsaustausches zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand sowie der 100% Versiegelung kommt es unweigerlich zu einer Stauwärme, die eine ernste gesundheitliche Bedrohung für Menschen mit chronischen Atemwegserkrankungen oder älteren gebrechlicheren Menschen darstellt.	481.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die konsekutive Lichtverschmutzung und die Verdrängung von wichtigen Biotopen hat zudem ernste Konsequenzen für die wertvoll geschaffene breite urbane Biodiversität, welche ein Alleinstellungsmerkmal des Gleisdreieckspark darstellt.	481.6	C26_Gesamtentwicklung C70_Lichtverschmutzung C13_Flora_Fauna
		Ich fordere Sie aus genannten Gründen auf und appelliere an Ihren gesunden Menschenverstand: Setzen Sie dem Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd" ein Ende! Es darf nicht zu dieser unsinnigen Zerstörung einer soziokulturell so wertvollen Begegnungsstätte kommen!	481.7	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt
482	17.02.2021	Hiermit möchte ich mich gegen die geplante Bebauung "Urbane Mitte Süd" im Gleispark wenden.	482.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Park ist eine der wenigen Grünflächen in Berlin.	482.2	C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Damit ist sie nicht nur ein Ort für Bewegung und sozialen Austausch, sondern auch gesundheitsförderlich. Dass Natur und grün nachweislich positiv auf Blutdruck, Stimmung und Immunsystem auswirken ist zunehmend wissenschaftlich bewiesen. Gerade in Zeiten von Corona ist die Bedeutung von Grünflächen in der Stadt noch offensichtlicher geworden.		
		An einen so raren Ort in der Stadt nun moderne Hochhäuser für Büro- und Verkaufsflächen zu bauen, steht in verschiedenen Aspekten (sozial, gesellschaftlich, ökologisch, gesundheitlich, wirtschaftlich) im Gegensatz zum Bedarf unserer heutigen Zeit. In unmittelbarer Nähe - am Potsdamer Platz werden aktuell die Potsdamer Platz Arkaden komplett renoviert, die Mall of Berlin ist unweit entfernt, und die Büroflächen dort stehen größtenteils leer - was nach Corona wohl kaum besser werden wird.	482.3	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C44_Einzelhandel
		Was es in Berlin aber braucht ist Wohnraum, welcher auch hier nicht geschaffen wird.	482.4	C43_Forderung_Wohnen
		Dafür aber angeblich 3000 neue Arbeitsplätze.	482.5	C72_nur_VI-140cab
		Wie diese Arbeitskräfte zu Ihrem Arbeitsplatz kommen sollen, ist dabei ein weiteres Thema. In der Möckernstraße, in welcher ich wohne ist aktuell schon morgens und abends Stau und die Parkplatzsituation um den Park herum ist desolat.	482.6	C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung
		Zudem ist der Park an den Wochenenden bereits jetzt schon "sehr voll" und wird weitere 3000 Menschen plus Publikumsverkehr wohl kaum ohne massive Einbußen auf den Erholungswert aushalten.	482.7	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die Stadt mit Hochhäusern zu versiegeln und damit auch ökologisch negativen Einfluss auf das Mikroklima (Winde, Temperaturen, Tiere etc.), zu nehmen, ist in Zeiten den Klimawandels gegen jede Rationale.	482.8	C50_Gebäudehöhen C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna
		Ich hoffe, dass Sie dieses Bauvorhaben nochmals im Sinne der Berliner Bevölkerung überdenken.	482.9	C71_Abwägung_privat/öffentlich
483	17.02.2021	Hiermit erhebe ich Einspruch zum Bebauungsplan VI-140cab.	483.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Wie im Folgenden ausgeführt leidet der B-Plan u.a. an materiell-rechtlichen Fehlern gemäß Baugesetzbuch. Dabei beschränke ich mich auf erhebliche Fehler.	483.2	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
		Im folgenden vorgenommene Verweise auf die 'Urbane Mitte' begründe ich damit, dass sich der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) parallel in Aufstellung befindet und es erklärtes Ziel ist, die 'Urbane Mitte' als Einheit zu sichern und eine isolierte Teilentwicklung zu verhindern.	483.3	C72_nur_VI-140cab C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		§ 1 Abs. 5 BauGB fordert: <i>„Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten.“</i>	483.4	-
		Dutzende von Stellungnahmen der beteiligten Öffentlichkeit thematisieren die Widersprüche des vorgelegten B-Plans zu allen o.g. Aspekten des §1 Abs. 5 BauGB und legen nahe, dass diese Belange der Öffentlichkeit bisher nicht angemessen gewürdigt wurden.	483.5	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Gemäß § 35 Abs. 3 BauGB liegt eine Beeinträchtigung öffentlicher Belange insbesondere dann vor, wenn das Vorhaben (u.a.) den Darstellungen des Flächennutzungsplans widerspricht, schädliche Umwelteinwirkungen hervorrufen kann, oder Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, des Bodenschutzes, des Denkmalschutzes oder die natürliche Eigenart der Landschaft und ihren Erholungswert beeinträchtigt oder das Orts- und Landschaftsbild verunstaltet.	483.6	C04_§§30,34,35_BauGB
		Betreffend all dieser Belange werden in der Begründung zum B-Plan und den zugrundeliegenden Gutachten gravierende Beeinträchtigungen benannt, die dann aber im Abwägungsergebnis verharmlosend dargestellt oder komplett ausgeblendet werden.	483.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Dieser sieht für das Plangebiet eine Gemischte Baufläche M2 mit einer mittleren Dichte vor. Die beim B-Plan VI-140cab (Urbane Mitte Süd) ermittelte GFZ von 5,1 stellt jedoch eine massive Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO dar, umso mehr für eine lediglich 'mittlere Dichte'. Durch die hohe Nutzungsdichte wird die Grundkonzeption des Flächennutzungsplans berührt. Städtebauliche Gründe, die ein Überschreiten der Orientierungswerte des § 17 BauNVO rechtfertigen würden, sind nicht vorhanden. Fehler bei der Entwicklung des B-Plans aus dem Flächennutzungsplan nach § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB werden regelmäßig als beachtlich eingestuft.	483.8	C40_FNP_Entwickelbarkeit C49_§17_BauNVO
		Es liegen auch erhebliche Abweichungen des B-Plans von der BauNVO hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB vor: Während die Bauplanungspraxis fordert und dies auch in den BauGB-Novellierungen ihren Eingang findet, dass in Kerngebieten künftig Wohnen zulässig sein soll, ist hier ein relativ monofunktionales Büronutzungsgebiet ausgewiesen. Dies widerspricht dem Leitbild der „nutzungsgemischten Stadt“, auf das sich die Begründung des B-Plans mehrfach bezieht. Gemäß diesem Leitbild ist Wohnen die Schlüsselfunktion der städtebaulichen Nutzungsmischung.	483.9	C83_unklareAussage C31_Nutzungskonzept C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Argumentation, auf dem Planungsgebiet sei aufgrund der Lärmsituation keine Wohnnutzung möglich, ist nicht nachvollziehbar: Unmittelbar nördlich der 'Urbanen Mitte', ebenso im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, wurden auf dem Gelände des teilabgerissenen ehemaligen Debis-Parkhauses erst vor kurzem 178 neue Wohnungen errichtet (Fertigstellung in 2020; Schöneberger Ufer 5-5c). Unmittelbar neben dem Gebäudekomplex verläuft die Trasse der U2 in Hochlage zwischen den Bahnhöfen U Gleisdreieck und U Mendelssohn-Bartholdy. Die Betriebsgeräusche der U-Bahn sind in diesem Streckenabschnitt besonders hoch, da auf der kurzen Strecke zwischen den Bahnhöfen wegen der vorhandenen Höhendifferenz zunächst stark beschleunigt und kurz später vor der Einfahrt in den Bahnhofsbereich wieder abgebremst werden muss. Außerdem ist der nördliche Bereich des Objekts dem Verkehrslärm des stark befahrenen Schöneberger Ufers ausgesetzt. Damit aber noch nicht genug: Die geplante S-Bahntrasse soll in diesem Bereich künftig sogar noch zwischen der U2 und diesem Neubau verlaufen, nur wenige Meter (!) selbst von den Schlafräumen entfernt. Wenn also bei diesem Objekt weder Lärm noch Erschütterungen als für die Wohnnutzung einschränkend beurteilt wurden, wieso dann im Planungsgebiet? Die Ein- und Ausfahrten in bzw. aus dem U-Bahnhof sind bei gedrosselter Geschwindigkeit geräuscharm; zudem sind die Bahnsteige überdacht. Dieser Widerspruch wird in der Begründung zum B-Plan nicht einmal benannt.	483.10	C43_Forderung_Wohnen
		Die Begründung der hohen Büronutzung basiert auf der Annahme steigender Nachfrage nach innerstädtischen Büroflächen; ein unabhängiges Gutachten zur Entwicklung der Büroflächennachfrage im Allgemeinen und insbesondere an diesem Standort wurde nicht vorgelegt. De facto ist in Berlin wie anderswo ein Rückgang der Nachfrage nach Büroflächen zu beobachten, und eine Trendwende ist nicht in Sicht. Durch die Corona-Pandemie wurde diese Entwicklung lediglich beschleunigt. Besonders betroffen dürften gerade in Berlin auch künftig Großflächen sowie Flächen im höheren Preissegment sein - beides zutreffend für die geplanten Büroflächen in den Hochhäusern der 'Urbanen Mitte'. Es wäre daher von Anfang an mit Leerständen, unter Umständen kritischen Ausmaßes, zu rechnen.	483.11	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Es fehlen auch Aussagen zur wirtschaftlichen Tragfähigkeit der in Aussicht gestellten Freizeit- und Sporteinrichtungen sowie des geplanten Hotels.	483.12	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		Was die Einzelhandelsnutzung anbetrifft, ist jetzt schon absehbar, dass die beworbene Nahversorgung im nahegelegenen Wohngebiet nordwestlich des Gleisdreieckparks nicht verbessert werden wird, weil dafür keine ausreichende Fläche vorgesehen ist: "Der Supermarkt verfügt über eine Nutzfläche von etwas mehr als 900 qm (938 qm). Aufgrund baulicher Restriktionen (u. a. Anforderungen der Deutschen Bahn) kann die Fläche nicht größer ausfallen, weshalb sie faktisch mit einer Verkaufsfläche von unter 800 qm unterhalb der Großflächigkeit bleibt." Zum Vergleich: Ein 'großer Supermarkt', wie er der Urbanen Mitte wohl angemessen sein dürfte, hat eine Verkaufsfläche ab 2.500 qm.	483.13	C44_Einzelhandel

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die durch den B-Plan beabsichtigte Ausweisung als Kerngebiet - nach § 7 BauGB Baugebiete, in denen "vorwiegend Handelsbetriebe, Gastronomie und zentrale Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung sowie Wohnungen angesiedelt sind", darüber hinaus "kulturelle Einrichtungen" - erscheint planungsrechtlich weder sinnvoll noch geboten. Die Umgebung ist bislang nicht kerngebietstypisch; es handelt sich vor allem um ein Parkgebiet mit angrenzender Wohnbebauung. Die Berliner Traufhöhe wird dort überall eingehalten. Die Ausweisung eines Kerngebietes wäre hier also völlig untypisch.	483.14	C83_unklareAussage (C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C41_Kerngebiet
		Dadurch würden bodenrechtliche Spannungen erzeugt, die erhebliche Auswirkungen auf den umgebenden Bestand haben würden. Genau dies aber soll durch die Aufstellung eines B-Plans vermieden werden, siehe § 1 BauGB.	483.15	C41_Kerngebiet
		Einziger plausibler Grund für die Ausweisung als Kerngebiet ist, neben der Rechtfertigung einer besonders hohen Grundstücksausnutzung, die beabsichtigte Zulassung von Vergnügungsstätten. Zu den zu erwartenden Auswirkungen heißt es in der Begründung zum B-Plan: <i>"Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten können Beeinträchtigungen des Stadtbildes verbunden sein. Auch ist das Verhalten der durch die Vergnügungsstätten animierten Besucher im Allgemeinen nicht zu verhindern oder zu unterbinden. Der Ziel- und Quellverkehr überwiegend in den Abend und Nachtstunden gehört ebenfalls dazu. Ferner können Vergnügungsstätten zu einer Verdrängung von erwünschten Nutzungen führen, da sie – auch aufgrund längerer Öffnungszeiten – oftmals höhere Mieten zahlen können."</i>	483.16	C41_Kerngebiet C45_Vergnügungsstätten
		Die Probleme, die sich daraus für die ansässige Bevölkerung und die Nutzer des angrenzenden Parks u.a. durch die abzusehende Zunahme an Drogen- und anderer Kriminalität ergeben, werden nicht adressiert. Ein kriminologisches Gutachten zu diesem Standort fehlt.	483.17	C69_Drogen_Kriminalität
		Auch fehlen Analysen zu den Wechselwirkungen der verschiedenen Nutzungen inkl. der Analyse von Szenarien mit mehr oder minder ausgeprägten Leerständen.	483.18	C67_Park_Übernutzung
		Wenn von einem Bauvorhaben für die Nachbarn unzumutbare Belästigungen ausgehen, besteht ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot des § 34 Abs. 2 BauGB.	483.19	C04_§§30,34,35_BauGB
		Gemäß Abwägungsgebot (§ 1 Abs. 7 BauGB) muss eine umfassende Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange erfolgen. Auch in diesen Punkten müsste also der Bebauungsplan grundlegend überarbeitet werden.	483.20	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Begründung zum B-Plan ist zu entnehmen, dass planerische Konflikte durchaus gesehen und benannt werden; es wird aber kein Versuch der Analyse und Konfliktbewältigung unternommen.	483.21	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Verstöße gegen das Gebot planerischer Konfliktbewältigung gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB sind immer beachtlich.		
		Die Tatsache, dass keinerlei Festsetzungen zur horizontalen und vertikalen Gliederung der Art der Nutzung unternommen wird, ist beispielhaft dafür, dass es den Planern offensichtlich vorrangig um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer geht, nicht um die nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes.	483.22	C31_Nutzungskonzept C59_nachhaltiges_Quartier
		Gemäß Tagesspiegel (Artikel vom 10.02.2021) äußerte sich der Baustadtrat von Friedrichshain-Kreuzberg jüngst wie folgt zur 'Urbanen Mitte': "Baustadtrat Schmidt sagte auf Anfrage, dass die Pläne seinerzeit auf einen „Deal zwischen Land Berlin und der Deutsche-Bahn-Vermarkterin Vivico“ zurückgehen. Dieser habe „günstige Flächen für einen großen Park gegen Baurecht für die Vermarktung“ anderer Flächen vorgesehen. Diese Vermarktung habe nun stattgefunden." Baustadtrat Schmidt wies gegenüber dem Tagesspiegel außerdem darauf hin, dass das Land Berlin entschädigungspflichtig würde, wenn es sich gegen die geplante Bebauung mit Hochhäusern stellte. Dazu ist u.a. festzustellen, dass es dem Gebot der gerechten Abwägung widerspricht, wenn Gemeinden, hier die zuständigen Organe Berlins, bereits zu Beginn der Bauplanung gewisse Vorwegbindungen getroffen haben. Jegliche derartige Vorwegbindung ist gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB rechtlich unzulässig.	483.23	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Es liegen auch erhebliche Abweichungen des B-Plans von der Baunutzungsverordnung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB vor: Die im B-Plan VI-140cab vorgesehene Geschosßflächenzahl 5,1 stellt eine massive Überschreitung jeglicher Obergrenzen des § 17 BauNVO dar. Diese GFZ übersteigt sogar die im gerade erwähnten "Deal", dem städtebaulichen Vertrag zwischen Land Berlin, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico aus dem Jahr 2005, für das Baufeld 'Urbane Mitte' festgelegte GFZ von 3,5 bei weitem.	483.24	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		Das zulässige Maß der baulichen Nutzung bestimmt sich im unbeplanten Innenbereich immer nach § 34 Abs. 1 BauGB, so dass die Bebauung des Planungsgebiets nur dann zulässig sein kann, wenn es sich hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung „einfügt“. Dies bedingt u.a., dass es zu keinem Licht-, Luft- und Sonnenentzug kommt und dass die Wirkung des Baukörpers nicht erdrückend ist. Tatsächlich würde jedoch durch die 'Urbane Mitte' gemäß den Prognosen der dem Umweltbericht zugrundeliegenden Gutachten - trotz falscher Ausgangsdaten in Bezug auf die Bebauung der näheren Umgebung, wie bereits in einer anderen Stellungnahme thematisiert - ein signifikanter Licht-, Luft- und Sonnenentzug die Folge sein.	483.25	C04_§§30,34,35_BauGB

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Außerdem würde die Bebauung mit Hochhäusern nicht nur in auffälligem Kontrast zur näheren Umgebung stehen, statt sich in diese einzufügen; sie würde den Park und die angrenzende Wohnbebauung geradezu erdrücken. In der Umgebung wird die Berliner Traufhöhe von 22 Metern eingehalten und auch bei der neueren Blockbebauung meist deutlich unterschritten. So weist auch das bereits erwähnte neue Objekt mit 178 Wohnungen unmittelbar nördlich vom Planungsgebiet gerade einmal sechs Vollgeschosse auf.	483.26	C26_Gesamtentwicklung C29_Einbindung C64_Park_optische_Einengung C50_Gebäudehöhen
		Darüber hinaus liegen vom Bauordnungsrecht abweichende Maße der Tiefe der Abstandsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 2a BauGB vor.	483.27	C51_Abstandsflächen
		Die Abweichungen vom üblichen Maß der baulichen Nutzung sind gravierend und verstoßen gegen das in § 34 Abs. 1 BauGB enthaltene nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme.	483.28	C04_§§30,34,35_BauGB
		Beispielhaft für die vielen Abwägungsdefizite, -fehleinschätzungen und -disproportionalitäten in der Begründung hier kurz zum Thema Verschattung. <i>"Der Schattenwurf der sieben neuen Hochhäuser im Westpark verhält sich unabhängig von der im Jahresgang variierenden Sonnenhöhe qualitativ sehr ähnlich: Die sieben neuen Hochhäuser verschatten den Westpark (...) vormittags, also von Sonnenaufgang bis mittags. Dabei wird im Wesentlichen der mittlere Teil des Westparks verschattet. (...) Der Schattenwurf der neuen Hochhäuser stellt sich im Winter (bei tief stehender Sonne) intensiver dar als im Sommer (bei hochstehender Sonne). - Die Besonnung der wenigen betroffenen Flächen im Westpark wird (...) um ca. 50 % reduziert."</i> Diese '50 %' werden jedoch in der Begründung als "geringe Beeinflussung" abgetan.	483.29	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Noch grotesker macht die ganze Angelegenheit, dass aufgrund noch im Bau befindlicher, Wohn- und Hotelbebauung westlich des Parks an der Dennewitzstraße am Nachmittag bereits eine spürbare Verschattung des Westparks am Nachmittag verursacht wird. So würden große Teile des Westparks künftig überwiegend im Schatten liegen, was den Erholungswert dieser Grünanlage erheblich beeinträchtigen würde. Auch dieser Umstand wird in der Begründung einfach ignoriert.	483.30	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Selbst innerbehördliche Bedenken werden einfach "weggebügelt"; siehe z.B. das Schreiben an Sie von der Abteilung Stadtentwicklung und Bauen des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019, in dem es u.a. heißt: <i>"Die im Schreiben (...) geäußerten Bedenken sind in die Abwägung des Bebauungsplans VI-140ca eingeflossen. Jedoch muss leider festgestellt werden, dass die Problematik der Beeinträchtigung der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen / Grundzug liegen, im Bebauungsplan VI-140 ca. nicht ausreichend gewürdigt sind."</i>	483.31	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		<i>Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen. Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten "Park am Gleisdreieck - Westpark" auswirken.</i> <i>Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme, die sich in geringem Abstand zu den Grünflächen bis in eine Höhe von ca. 50 Meter über dem Geländeniveau erheben werden. Hier bestehen Bedenken, da sich diese Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden."</i>		
		In anderen Worten: Die Umsetzung der Baupläne würde aller Wahrscheinlichkeit nach in einem einzigen städtebaulichen Desaster münden. Der Preis, jetzt aus der 'Urbanen Mitte' auszusteigen und die Bebauungsplanung des Gleisdreiecks komplett zu überdenken, mag hoch sein; aber der Preis, der bei der Umsetzung des Bebauungsplans letztendlich zu zahlen sein wird, auch von künftigen Generationen, wird um ein Vielfaches höher sein. Es ist Zeit, die Notbremse zu ziehen. Aufgrund der Vielzahl und der Schwere der Verstöße gegen das Baurecht ist der Bebauungsplan VI-cab in seiner Gesamtheit zurückzuweisen.	483.32	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
484	17.02.2021	Gleisdreieck ist eine vielbeliebte Fläche für Sport, Spiel, Entspannung und öffentliches Leben.	484.1	-
		Die geplante Bebauung als "Urbane Mitte" verändert das Umfeld optisch, klimatisch und akustisch.	484.2	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C20_klimaökologische_Auswirkungen C54_schalltechnische_Untersuchung
		Berlin verliert damit wieder einen Parkbereich - eine der so beliebten Kiezqualitäten Berlins.	484.3	C63_Park_Erhalt
485	17.02.2021	Ich befürchte durch die geplante Bebauung eine massive und dauerhafte Verschlechterung für den Gleisdreieckpark und die gesamte unmittelbare Nachbarschaft in den Bereichen Stadtklima, Infrastrukturnutzung, Erholungswert des Parks, Parkplatznutzung und Verkehrsaufkommen.	485.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen C83_unklareAussage (Infrastrukturnutzung) C68_Park_Aufenthaltsqualität C35_gesicherte_Erschließung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C34_zusätzlicher_Verkehr
		Das Nichteinhalten der Traufhöhe scheint mir nicht aus der Sache heraus gerechtfertigt und die von solch hohen Bauten ausgehenden Einflüsse auf ihre Umgebung nur nachteilig und nicht angemessen auf die tatsächlichen Gegebenheiten hin geplant.	485.2	C50_Gebäudehöhen
		Der Bedarf an Büroflächen dieses Ausmaßes in dieser Gegend (bzw. der Stadt insgesamt) ist nicht gegeben, Wohnflächen wären viel dringender zu schaffen. Gerade die Home-Office-Zunahme der Pandemiezeit wird in ihrer Entwicklung für die Zukunft bewirken, dass weniger zentrierte Büroansammlungen benötigt werden.	485.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Materialauswahl sowie die Nutzungsausrichtung sind nicht gut auf aktuelle breite Nachhaltigkeitsüberlegungen ausgerichtet und benötigen dringend weitere Prüfungen sowie die Möglichkeit, die Entwicklung deutlicher durch die Bürger*innen, die im Areal wohnen, aber auch die Stadtöffentlichkeit, mitzugestalten im Interesse von Erhalt bzw. Steigerung von urbaner Lebensqualität und klimatischer Nachhaltigkeit.	485.4	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Nach derzeitigem Stand werden diverse Planungsstrategien und Baurichtlinien Berlins ignoriert bzw. verletzt. Dies ist nicht hinnehmbar.	485.5	C07_Stadtentwicklungsplanungen C83_unklareAussage
486	17.02.2021	Mit dieser Stellungnahme möchten wir uns gegen den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" aussprechen. Wir sind als unmittelbare Anwohner*innen und regelmäßige Nutzer*innen des Gleisdreieck-Parks direkt von dem Umbau betroffen.	486.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es ist uns ein Rätsel, warum der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Berliner Senat sich dazu entschlossen haben, den Bau von neuen Büroflächen direkt in bzw. neben den Park zu genehmigen. Anstatt eine Ausweitung des Parks oder die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum in der „Urbanen Mitte Süd“ anzustreben, werden Gewerberäume geschaffen, die angesichts des Leerstands von Berliner Büroflächen mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern nicht benötigt werden (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020). Dazu kommt eine durch die Corona Pandemie veränderte Arbeitswelt, die den Trend zu mobilen Arbeiten verstärkt und damit den Bedarf an Büroflächen weiter reduzieren wird. Dabei wäre eine Ausweitung der Parkfläche bzw. öffentlich zugängliche Räume angesichts der hohen Auslastung des Gleisdreiecks Parks sinnvoll (Gerade im Sommer sind die Wiesen und Parkflächen voll ausgelastet). Die Notwendigkeit von bezahlbarem Wohnraum ist hinreichend bekannt.	486.2	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C33_alternatives_Konzept C43_Forderung_Wohnen C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Hinzu kommen weitere nicht zu unterschätzende umweltpolitische Aspekte. Durch die fast 100 prozentige Versiegelung sind negative Effekte auf die Temperatur und auf den Grundwasserstand zu erwarten.	486.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Von einer rot-rot-grünen Regierung hätten wir erwartet, sozial- und umweltpolitische Argumente stärker in den Blick zu nehmen.	486.4	C79_Bezirkspolitik
		Warum hat man sich dazu entschieden den Bau von riesigen Gewerbeflächen zu zulassen, wenn es bereits einen riesigen Leerstand an Büroflächen in Berlin gibt?	486.5	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen
		Warum baut man nicht den Park aus, um die Lebensqualität aller Bürger*innen unabhängig von ihrem sozioökonomischen Status zu verbessern?	486.6	C33_alternatives_Konzept
		Warum nicht bezahlbaren Wohnraum in der urbanen „Urbanen Mitte Süd“ schaffen?	486.7	C43_Forderung_Wohnen
		Warum wird hier im Sinne einzelner wirtschaftlicher Interessen gehandelt, anstatt sich am Gemeinwohl zu orientieren?	486.8	C71_Abwägung_privat/öffentlich C09_Mehrwert
		Wir sprechen uns für eine soziale und nachhaltige Entwicklung der Urbanen Mitte Süd bzw. des Gleisdreiecksparks aus, die sich am Gemeinwohl orientiert, die veränderten Bedingungen durch Corona einbezieht, umweltpolitische Aspekte im Blick hat und den Bedürfnissen nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin gerecht wird.	486.9	C59_nachhaltiges_Quartier
487	18.02.2021	Zum jetzigen Zeitpunkt muss ich leider sagen, dass die Pläne für 'Urbane Mitte' schon völlig überaltert oder besser gesagt überholt sind.	487.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Laut aktuellen Analysen befindet sich der Bedarf an Büroflächen im steilen Absturz. Im letzten Quartal 2020 gibt es einen freien Fall von 41% in Berlin. Durch Corona wird diese Tendenz weiter verstärkt. Am Potsdamer Platz ziehen jetzt Firmen aus, oder verkleinern ihr Büro um 80%. Der Grund dafür ist die Corona-Krise und die ist noch lange nicht beendet. Der Arbeitsplatz wird für viele auch weiterhin zu Hause bleiben. In Fahrstühlen können sich die ansteckenden Aerosole 16-20 min. halten. Wer will dann noch mit einem Fahrstuhl fahren bei Corona?	487.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Für Bürohochhäuser mitten im Gleisdreieck-Park, besteht kein Bedarf; und 90 Meter hohe Gebäude kann sich hier mitten im Park, so eng am Rand auch niemand vorstellen. Ich möchte keine Gebäude über 22 Meter hier sehen. Die Pläne passen überhaupt nicht zu den Gegebenheiten vor Ort: Sozial und Formal, z.B. Geschosshöhe Obergrenze 22m. In der Computersimulation wird der krasse Gegensatz zur Umgebung nicht sichtbar.	487.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C29_Einbindung
		Ein weiterer grober Fehler ist die Dichte und die Höhe der Gebäude: Die Gebäude in Ihrem Entwurf scheinen zu eng aneinander zu stehen und sind zu dicht am Park. Das Ganze wirkt wie zusammengeschoben und ich würde als Mensch hier eine Kaninchen-Perspektive einnehmen. Die Quadratmeter stehen in keinem guten Verhältnis zur Geschossfläche. Alles ist zu eng. So etwas ist sicherlich nicht erlaubt; oder haben Sie sich absichtlich verrechnet?	487.4	C28_städtebauliches_Konzept C64_Park_optische_Einengung C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen
		Warum sollen und können hier keine Wohnungen gebaut werden? 'Dies ginge nicht, wegen der Geräusche der S-Bahn'. Damit hat man in Berlin woanders keine Probleme: Es sind gerade jetzt hier gegenüber neben der U-Bahnstrecke der U1, an der Flottwellstraße und eng neben der S2 Strecke, in der Bautzener Straße, viele Wohnungen entstanden und legal gebaut worden. Die Mieter bekommen sicherlich keine Entschädigung wegen Zuggeräuschen. Dann schläft man halt mit Oropax; dafür hat man eine Wohnung in einer zentralen Lage. Mindestens die Hälfte der Gebäudefläche sollte bezahlbare Sozialwohnungen reserviert werden.	487.5	C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen
		Der Park am Gleisdreieck ist zur Zeit der beliebteste Park in Berlin, vor allem bei Jugendlichen aber auch bei Familien mit Kindern u.s.w. Im Sommer und an schönen Wochenenden ist der Park Tag und Nacht überlaufen.	487.6	-
		Warum will man gerade hier noch 3000 Personen in Büros und Verkauf ansiedeln? Es würden dann noch mehr Personen zum Shoppen kommen und alles wäre schnell unerträglich. Hier gibt es in 5-10 Minuten erreichbar schon die Arkaden am Potsdamer Platz und die Mall of Berlin mit 300 Shops +Gastronomie und 1000 PKW Parkplätzen. Meine Vorschläge:	487.7	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C44_Einzelhandel
		1. Bitte erstellen Sie zunächst ein Klimagutachten Wie erreichen Sie mit dem Produkt 'Urbane Mitte' die Klimaziele der EU (bis 2050, CO2 frei)? Die Temperatur hatte sich schon durch das Abholzen von ca. 3000 Bäumen um 2-3 Grad in den 90er Jahren im Sommer erhöht, als der Potsdamer Platz gebaut wurde. das ist so geblieben. Thema: Luftaustausch nachts. Werden Sie Auf Beton und Versiegelung komplett verzichten? Das wäre gut!	487.8	C59_nachhaltiges_Quartier C20_klimaökologische_Auswirkungen C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		2. Erstellen Sie ein Gutachten zur Ermittlung vom Bedarf an weiteren Büroflächen. Schon im Jahr 2019 standen in der Bundeshauptstadt rund 295.000 qm Bürofläche leer, Tendenz steigend durch Corona.	487.9	C42_Büromarkt_Büroflächen
		3. Ich erhebe die Forderung hier am Gleisdreieck max. 22m hoch zu bauen. In den Gebäuden sollten mindestens 50% der Geschossfläche für bezahlbaren Wohnraum incl. Sozialwohnungen reserviert	487.10	C33_alternatives_Konzept C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		werden. (Ein gutes Beispiel ist Wien. Dort gehören 70% der Wohnungen der Stadt und sind bezahlbar. Es gibt sogar einen Sozialen Mix.)		C43_Forderung_Wohnen
		Als allererstes sollte man eine Befragung und Information aller Berliner Bürger zu dem Bauvorhaben betreiben. Dieser Park wird nicht nur von Bürgern aus Mitte/Tiergarten, Schöneberg und Kreuzberg besucht. Ich fordere einen 'Runden Tisch', eine öffentliche Debatte mit Bürgern, Architekten und Experten.	487.11	C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Der Park soll zuerst ein Ort der Erholung und des Sports, der Freizeit und Kultur bleiben. Die Treffpunkte wie die Brauerei 'BRLO' und das Coworking Cafe sind jetzt bei vielen sehr beliebt und sollten nicht einfach verschwinden und danach eine Baustelle für mindestens 5 Jahre?	487.12	C63_Park_Erhalt C72_nur_VI-140cab
		Wir brauchen jetzt in der Corona-Krise den Park zur Erholung wie nie zuvor und keine Dauerbaustelle. Warum baut man nicht einfach ein Mini Centre-Pompodou, ein kleines, offenes Kulturzentrum? Oder man lässt alles so wie es ist, denn jetzt sind die Bürger sehr glücklich mit dem Park am Gleisdreieck.	487.13	C33_alternatives_Konzept
487.1	17.02.2021	Zum jetzigen Zeitpunkt muss ich leider sagen, dass die Pläne für „Urbane Mitte“ schon völlig überaltert oder besser gesagt überholt sind.	487.1.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Laut aktuellen Analysen befindet sich der Bedarf an Büroflächen im steilen Absturz. Im letzten Quartal 2020 um 41 % in Berlin und Tendenz steigend. Am Potsdamer Platz ziehen jetzt Firmen aus oder verkleinern ihre Büros um 80 %. Grund ist die Corona-Krise und die ist noch lange nicht beendet. Der Arbeitsplatz wird für viele auch weiterhin zu Hause bleiben. In Fahrstühlen können sich die ansteckenden Aerosole 16-20 min. halten. Wer will dann noch mit einem Fahrstuhl fahren? (Corona)	487.1.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage):
		Für Bürohochhäuser mitten im Park, besteht kein Bedarf und 90 Meter hohe Gebäude kann sich hier mitten im Park auch niemand vorstellen. Ich möchte keine Gebäude über 22 Meter hier sehen. Die Pläne passen überhaupt nicht zu den Gegebenheiten vor Ort: sozial und formal, z.B. Geschosshöhe 22 m. In der Computersimulation wird der krasse Gegensatz zur Umgebung nicht sichtbar.	487.1.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C72_nur_VI-140cab C50_Gebäudehöhen C26_Gesamtentwicklung C29_Einbindung
		- Ein weiterer grober Fehler ist die Dichte und die Höhe der Gebäude: Die Gebäude scheinen zu eng aneinander und sind zu dicht am Park. Das Ganze wirkt wie zusammengeschoben und ich würde als Mensch eine Kaninchen-Perspektive einnehmen.	487.1.4	C28_städtebauliches_Konzept C64_Park_optische_Einengung C48_GF/GFZ-Höhe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die qm stehen in keinem Verhältnis zur Geschossfläche. So etwas ist sicherlich nicht erlaubt oder haben sie sich absichtlich verrechnet? Das ganze Grundstück Nord und Süd ist insgesamt zu klein für soviel Geschossfläche.		C50_Gebäudehöhen
		- Warum werden keine 50 % Anteile Sozialwohnungen hier gebaut. Mindestens die Hälfte der Gebäudefläche sollten für bezahlbare Wohnungen reserviert werden. (Das hat mit der Mischung sogar am Potsdamer Platz geklappt. Dort mit 50 % Büro, 30 % Kultur (Gastronomie) und 20 % Wohnungen.) Ohne Wohnungen sollte hier gar nicht gebaut werden.	487.1.5	C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen
		- Der Park am Gleisdreieck ist zur Zeit der beliebteste Park in Berlin, vor allem bei Jugendlichen aber auch Familien mit Kindern usw.. Im Sommer und an schönen Wochenenden ist er Tag und Nacht überlaufen.	487.1.6	-
		Warum will man gerade hier noch 3000 Personen in Büros und im Verkauf ansiedeln? Es würden dann noch mehr Personen zum Shoppen kommen und alles wäre schnell unerträglich. Hier gibt es in 5-10 Minuten erreichbar schon die Arkaden am Potsdamer Platz und die Mall of Berlin mit 300 Shops + Gastronomie und 1000 Pkw Parkplätzen.	487.1.7	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C44_Einzelhandel
		- Das Klima und der Luftaustausch würden sich in der Umgebung weiter verschlechtern. Beim Bau des Potsdamer Platzes war für die Logistik (Betonproduktion) und es wurden vorher 3000 Bäume abgeholzt. Die Folgen sind bekannt. Die Luftschneise würde, wenn die Bäume noch hier wären, 2-3° mehr die Luft abkühlen im Sommer in der Nacht. Dies könnte sich weiter verschlechtern durch die geplanten, riesigen Betonbauten.	487.1.8	C20_klimaökologische_Auswirkungen C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		Bürohochhäuser so eng am Gleisdreieck Park – ich sehe keine Notwendigkeit und keinen Sinn, warum so etwas gebaut werden sollte; zumal die Bevölkerung darüber auch nicht aktiv aufgeklärt wurde.	487.1.9	C26_Gesamtentwicklung C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Ich erwarte eine Stellungnahme!	487.1.10	C71_Abwägung_privat/öffentlich C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		- Dies betrifft die Bezirke Schöneberg-Tempelhof, Tiergarten/Mitte und F-K Friedrichshain-Kreuzberg; letztendlich ganz Berlin, weil die Parkbesucher aus ganz Berlin kommen.	487.1.11	-
		- Sie wollen Naturschutz und Denkmalschutz betreiben? Warum hat man dann erst eine Untersuchung der Vogelarten gemacht, als sie gerade die kostbaren S-Bahn Bögen abgerissen hatten, die auch seltenen Vogelarten Brutplätze und Aufenthaltsorte bieten. Die S-Bahnbögen stehen unter Denkmalschutz. Die hätte man nicht einfach abreißen dürfen.	487.1.12	C72_nur_VI-140cab C14_Artenschutz

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		- Die in Planung stehen Flächen sind schon bebaut und zur Zeit beliebte Treffpunkte der Berliner Bevölkerung, z.B. die Brauerei „BRLO“ mit ihrem Biergarten ist nicht nur ein beliebter Treffpunkt für die internationale Start-up Szene in Berlin. Das Co-Working Café „Jules“/B-Part ist ein beliebter Treffpunkt für Studenten. Wir haben 190000 Studenten in Berlin; die meisten sind seit 1 Jahr im Home-Office. - Die kleine Halle in einem ehemaligen Bahn Dreh Depot ist beliebt für Messen und Veranstaltungen. Sie hat einen kleinen „Garten“ oder „Brache“ wo sich die Besucher erholen können; das dient der Entspannung. Meine Vorschläge:	487.1.1 3	C72_nur_VI-140cab C31_Nutzungskonzept
		1 Bitte erstellen Sie zunächst ein Klimagutachten - bezüglich des Luftaustausches. Besonders im Sommer diene die grüne Schneise zum Abkühlen der inneren City nachts. Vor dem Abholzen von ca. 3000 Bäumen hat die Abkühlung um 2-3° besser funktioniert.. Dann kam die Logistik (Betonproduktion) für den Potsdamer Platz. - wie erreichen sie mit dem Produkt 'Urbane Mitte' die Klimaziele der EU (bis 2050, CO2 frei) - werden Sie auf Beton komplett verzichten? Das wäre gut.	487.1.1 4	C59_nachhaltiges_Quartier C20_klimaökologische_Auswirkungen C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		2 Erstellen Sie ein Gutachten zur Ermittlung vom Bedarf an weiteren Büroflächen. Schon im Jahr 2019 standen in der Bundeshauptstadt rund 295.000 Quadratmeter Büroflächen leer, Tendenz steigend durch Corona.	487.1.1 5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		3 Ich erhebe die Forderung hier am Gleisdreieck-Park max. 22 m hoch zu bauen.	487.1.1 6	C33_alternatives_Konzept C50_Gebäudehöhen C43_Forderung_Wohnen
		In den Gebäuden sollten mindestens 50 % Wohnungen sein, davon 100 % sozialer Wohnungsbau (so etwas klappt sogar zu 70 % in Wien).		
		Als allererstes sollte man eine Befragung aller Berliner Bürger und eine Information aller Parkbesucher und Berliner Bürger zu dem Bauvorhaben durchführen und deren Wünsche berücksichtigen.	487.1.1 7	C76_Beteiligungsmöglichkeit C77_Öffentlichkeitsbeteiligung
		Da der Park zuerst hier war, ist es wichtig den Park als Ort der Erholung, des Sports und der Freizeit und Kultur zu erhalten. Dies muss Priorität haben.	487.1.1 8	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Die Interessen von Investoren müssen warten.	487.1.1 9	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich fordere einen „Runden Tisch“ wie es beim Potsdamer Platz auch möglich war, eine öffentliche Debatte ... (Potsdamer Platz z.B. hat 50 % Büro, 30 % Kultur + Gastronomie, 20 % Wohnungen). Erst wenn die Menschen, die Bürger Berlins an der Planung aktiv Anteil haben und berücksichtigt werden, kann sich dieses Projekt entwickeln. Ein runder Tisch mit Bürgern, Experten und Architekten wäre gut.	487.1.2 0	C76_Beteiligungsmöglichkeit
		Man könnte hier auch ein kleines Kulturzentrum bauen; dann hätten die Berliner auch etwas davon.	487.1.2 1	C33_alternatives_Konzept
488	18.02.2021	Grundsätzlich halte ich es für falsch, Hochhäuser in einen Park zu bauen. In diesen Fall bin ich als Schönebergerin auch persönlich betroffen, denn ich nutze den Gleisdreieckspark oft, so dass durch die Bebauung auch meine persönliche Lebensqualität eingeschränkt wird.	488.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C63_Park_Erhalt C81_Subjektiv
		Ihrer Argumentation mit dem fortgeschrittenen Planungsstand kann ich nicht folgen. Sowohl unter den aktuellen ökologischen und gesundheitlichen Gesichtspunkten als auch gespiegelt am Hochhausleitbild Berlins – das doch den derzeitigen politischen Willen ausdrückt – wird deutlich, dass dieses Vorhaben nicht in unsere Zeit passt. Wenn sich aufgrund veränderter Bedingungen und neuer Einsichten herausstellt, dass etwas, das lange geplant war, nicht sinnvoll oder sogar schädlich ist, dann besteht doch, solange noch nicht gebaut ist, die Chance, diesen geplanten Fehler nicht auch noch umzusetzen. Also lassen sie es bitte sein. Im Einzelnen widerspreche ich dem Bebauungsplan Urbane Mitte Süd aus folgenden Gründen:	488.2	C81_Subjektiv C08_Hochhausleitbild
		▪ Gesundheitsgefährdung: In Zeiten von Klimakatastrophe und Todesfällen durch Luftverschmutzung ist es unverantwortlich, die Innenstädte baulich weiter zu verdichten und dafür Grünflächen zu opfern. Im Bebauungsplan wird „eine lokale Zunahme der Temperatur um 2-3°C“ in Kauf genommen (Seite 78 der Begründung). Hinzu kommt die Corona-Pandemie, in der laut Max-Planck-Gesellschaft „26 Prozent der Covid-19-Todesfälle in Deutschland durch Luftverschmutzung“ verursacht werden.	488.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		▪ Verschattung bis nach Schöneberg: Die östlich der Hochhäuser liegenden Schöneberger Parkflächen werden bedrängt und verschattet, was schon aus einer Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg aus dem Januar 2019 hervorgeht. In den Vormittagsstunden wird der Westpark verschattet, der Museumsparks in den Nachmittagsstunden.	488.4	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Benachteiligung der Anwohnenden: Die Aufenthaltsqualität wird nicht nur durch die Verschattung eingeschränkt, sondern auch durch die Erhöhung der Windgeschwindigkeit, wenn es zwischen den Hochhäusern zieht. Dass Ausgleichsflächen im Volkspark Friedrichshain geplant sind, nützt den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg überhaupt nichts.	488.5	C22_Windkomfort C23_Eingriff_Ausgleich
		Übernutzung des Parks: Hinzu kommt: Der Park wird schon jetzt sehr stark frequentiert. Durch die Büronutzer*innen – es ist von 3.000 Arbeitsplätzen die Rede – und die kommerziellen Einzelhandels- und gastronomischen Angebote droht eine Übernutzung, die vor allem Ältere und Familien mit Kindern in ihren Möglichkeiten der Parknutzung beschränken wird.	488.6	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Entwertung des Parks: Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck sprach sich am 21.01.2021 gegen die Bebauung aus, weil diese den Park „zum dekorativen grünen ‚Bettvorleger‘ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.“	488.7	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ökologische Schäden: Durch die Glasarchitektur werden Vögel gefährdet und es droht ein Verlust an Flora und Fauna, sowie an Biodiversität durch die Versiegelung. Vorliegende Stellungnahmen, bspw. des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 Urbane Mitte Dez-2020 werden in der Begründung des Bebauungsplans ignoriert und bagatellisiert.	488.8	C57_Fassadengestaltung C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Überschreitung baunutzungsrechtlicher Grenzen: Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Vertrag mit den Bauherren war eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese wird nun erheblich überschritten, ohne dass es irgendwelche Gründe dafür gäbe, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nützen würden.	488.9	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		- Widerspruch zum Hochhausleitbild (1): Entsprechend dem Hochhausleitbild Berlins muss in einem ersten Schritt geprüft werden, ob die Kriterien der Standortwahl eingehalten werden. Nachteile für die Umgebung müssen ausgeglichen werden und das Vorhaben muss einen Mehrwert für die Allgemeinheit erbringen. Dieser ist hier in keiner Weise gegeben, im Gegenteil. - Widerspruch zum Hochhausleitbild (2):	488.10	C08_Hochhausleitbild C09_Mehrwert

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch die ausschließlich gewerbliche Nutzung ist nach dem Hochhausleitbild nicht zulässig, das eine Mischnutzung vorschreibt: Ausgehend von zwei Nutzungskategorien (Kategorie 1: Gewerbe, und Kategorie 2: Wohnen und soziale Projekte) soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer der beiden Kategorien in einem Hochhaus höchstens 70 Prozent der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist.		
		▪ Ein vollkommen sinnloses Vorhaben: Immer mehr Menschen arbeiten im Home-Office und es ist absehbar, dass es zu erheblichen Leerständen von Gewerberäumen kommen wird. Mag sein, dass dieser attraktive Standort vermietbar bleibt, aber er wird Leerstände und Verödung an anderer Stelle vorantreiben. Angesichts dessen sind die ausschließlichen Nachteile des Vorhabens für Mensch und Natur nicht zu rechtfertigen. Gerade die schönsten Orte dieser Stadt sollten für die Berliner*innen da sein und nicht dem Profi von Investoren geopfert werden.	488.11	C09_Mehrwert C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C81_Subjektiv
		Bitte setzen Sie sich mit meinen Ablehnungsgründen ernsthaft auseinander und wägen Sie sie nicht gleich zur Seite.	488.12	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C71_Abwägung_privat/öffentlich
489	18.02.2021	Also ich kann nur mitteilen, dass der hiesige politische und auch wirtschaftliche Zeitgeist ein irrer ist. es gibt überhaupt keine Veranlassung hier solche Monster hinzubauen. die Berliner Politik zeigt ihre Fratze. sie verschandelt Berlins Landschaft, gibt zu verstehen, dass es ihr und der Wirtschaft nur ums Geld geht. ob das Land nun dem Land Berlin "gehörte" oder angeblich "privat" sein soll, all das kann gar nicht sein, da Land niemals jemanden gehören kann. es kann nur aus egoistischen Gründen einen angeblichen Wert bekommen, der aufgesetzt ist, um einen Grund haben zu können, diesen Wert anzugeben, um das Land verscherbeln zu können. und darin ist die Berliner Politik ja spitze öffentliches Land an private zu verschachern. es ist eine eklatante geistige Bankrotterklärung an die Berliner Politik! ich lehne es grundlegend ab, dass öffentliches Land durch die Politik privatisiert wird bzw. wurde. man schaue sich nur den heutigen Potsdamer Platz an: verschandelt. nur Beton. und dieser ist privat. Privatbesitz! betreten verboten! und so geht es dann weiter. Betonwüsten nur für den privaten.	489.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C79_Bezirkspolitik
		ich lehne diesen sogenannten Bebauungsplan komplett ab.	489.2	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		die Berliner Politik hat die Verantwortung dafür, dass aus diesem Areal ein weiteres Stück park für die Öffentlichkeit wird. Das Allgemeinwohl geht vor Privateigentum!	489.3	C33_alternatives_Konzept C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Raum für den öffentlichen Raum!		
490	18.02.2021	Das Wort Kerngebiet weckt unangenehme Assoziationen an Germania.	490.1	C83_unklareAussage
		Ich zitiere bedenkenswerte Fakten gegen den Bebauungsplan: erhöhte Windgeschwindigkeiten, Versiegelung, Zerstörung des historischen Ortes.	490.2	C22_Windkomfort C30_Versiegelung_Verdichtung C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
491	18.02.2021	Ich sage Nein zum Bebauungsplan.	491.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Hier entsteht Missbrauch des Parks, der als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, Überlastung des schon jetzt stark genutzten Parks durch kommerzielle Angebote von Einzelhandel und Gastronomie in den Sockelgeschossen der Hochhäuser.	491.2	C26_Gesamtentwicklung C66_Park_Ausgleichsfläche C63_Park_Erhalt C67_Park_Übernutzung
		Verlust an Biodiversität durch Versiegelung, Verlust an Flora und Fauna und Vertreibung von Vögeln und Fledermäusen.	491.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
492	18.02.2021	Der Bereich um das Gleisdreieck wird seit Jahren verdichtet und jede noch so kleine Freifläche geteert und betoniert. Ein Bild ergibt sich, mit immer gleichen Eigentumswohnungen, spiegelnden Fensterflächen. Für die restlichen Vögel eine tödliche Illusion von freiem Raum. Der Geruch von frischem Beton ist die neue Berliner Luft.	492.1	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung
		Schon bei der Bebauung der Katzlerstr. wurden architektonische Klotzhaftigkeiten genehmigt. Den wievielten Spekulations-Büroturm braucht Schöneberg noch? Auch den Begriff der Gentrifizierung muss man wohl nicht noch mehr bemühen.	492.2	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Ich bin gegen eine solche Bebauung!	492.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
493	18.02.2021	Grundsätzlich halte ich es nicht für angebracht, Hochhäuser mit ausschließlicher gewerblicher Nutzung in einen Park zu bauen. In diesen Fall bin ich als Schönebergerin auch persönlich betroffen, denn ich nutze den Gleisdreieckspark oft, so dass durch die Bebauung auch meine persönliche Lebensqualität eingeschränkt wird.	493.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ihrer Argumentation mit dem fortgeschrittenen Planungsstand kann ich nicht folgen. Sowohl unter den aktuellen ökologischen und gesundheitlichen Gesichtspunkten als auch gespiegelt am Hochhausleitbild Berlins – das doch den derzeitigen politischen Willen ausdrückt – wird deutlich, dass dieses Vorhaben nicht in unsere Zeit passt. Wenn sich aufgrund veränderter Bedingungen und neuer Einsichten herausstellt, dass etwas, das lange geplant war, nicht sinnvoll oder sogar schädlich ist, dann besteht, solange noch nicht gebaut ist, die Chance, diesen geplanten Fehler nicht auch noch umzusetzen. Im Einzelnen widerspreche ich dem Bebauungsplan Urbane Mitte Süd aus folgenden Gründen:	493.2	C81_Subjektiv
		▪ Gesundheitsgefährdung: In Zeiten von Klimakatastrophe und Todesfällen durch Luftverschmutzung ist es unverantwortlich, die Innenstädte baulich weiter zu verdichten und dafür Grünflächen zu opfern. Im Bebauungsplan wird „eine lokale Zunahme der Temperatur um 2-3°C“ in Kauf genommen (Seite 78 der Begründung). Hinzu kommt die Corona-Pandemie, in der laut Max-Planck-Gesellschaft „26 Prozent der Covid-19-Todesfälle in Deutschland durch Luftverschmutzung“ verursacht werden. Des Weiteren bieten bestehende Grünflächen eine Möglichkeit zur sportlichen Betätigung der Bürger*innen	493.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		▪ Verschattung bis nach Schöneberg: Die östlich der Hochhäuser liegenden Schöneberger Parkflächen werden bedrängt und verschattet, was schon aus einer Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg aus dem Januar 2019 hervorgeht. In den Vormittagsstunden wird der Westpark verschattet, der Museumsparks in den Nachmittagsstunden.	493.4	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		▪ Benachteiligung der Anwohnenden: Die Aufenthaltsqualität wird nicht nur durch die Verschattung eingeschränkt, sondern auch durch die Erhöhung der Windgeschwindigkeit, wenn es zwischen den Hochhäusern zieht. Dass Ausgleichsflächen im Volkspark Friedrichshain geplant sind, nützt den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg nicht.	493.5	C22_Windkomfort C23_Eingriff_Ausgleich
		▪ Übernutzung des Parks: Hinzu kommt: Der Park wird schon jetzt sehr stark frequentiert. Durch die Büronutzer*innen – es ist von 3.000 Arbeitsplätzen die Rede – und die kommerziellen Einzelhandels- und gastronomischen Angebote droht eine Übernutzung, die vor allem Ältere und Familien mit Kindern in ihren Möglichkeiten der Parknutzung beschränken wird.	493.6	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Entwertung des Parks: Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck sprach sich am 21.01.2021 gegen die Bebauung aus, weil diese den Park „zum dekorativen grünen ‚Bettvorleger‘ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.“	493.7	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ökologische Schäden: Durch die Glasarchitektur werden Vögel gefährdet und es droht ein Verlust an Flora und Fauna, sowie an Biodiversität durch die Versiegelung. Vorliegende Stellungnahmen, bspw. des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 Urbane Mitte Dez-2020 werden in der Begründung des Bebauungsplans ignoriert und bagatellisiert.	493.8	C57_Fassadengestaltung C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Überschreitung baunutzungsrechtlicher Grenzen: Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Vertrag mit den Bauherren war eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese wird nun erheblich überschritten, ohne dass es irgendwelche Gründe dafür gäbe, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nützen würden.	493.9	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		- Widerspruch zum Hochhausleitbild (1): Entsprechend dem Hochhausleitbild Berlins muss in einem ersten Schritt geprüft werden, ob die Kriterien der Standortwahl eingehalten werden. Nachteile für die Umgebung müssen ausgeglichen werden und das Vorhaben muss einen Mehrwert für die Allgemeinheit erbringen. Dieser ist hier in keiner Weise gegeben. - Widerspruch zum Hochhausleitbild (2): Auch die ausschließlich gewerbliche Nutzung ist nach dem Hochhausleitbild nicht zulässig, das eine Mischnutzung vorschreibt: Ausgehend von zwei Nutzungskategorien (Kategorie 1: Gewerbe, und Kategorie 2: Wohnen und soziale Projekte) soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer der beiden Kategorien in einem Hochhaus höchstens 70 Prozent der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist.	493.10	C08_Hochhausleitbild C09_Mehrwert
		Es mangelt an Wohnungen, nicht an Gewerbeflächen! Immer mehr Menschen arbeiten im Home-Office und es ist absehbar, dass es zu erheblichen Leerständen von Gewerberäumen kommen wird.	493.11	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Angesichts dessen sind die ausschließlichen Nachteile des Vorhabens für Mensch und Natur nicht zu rechtfertigen. Die öffentlichen Orte dieser Stadt sollten für die Berliner*innen da sein und nicht dem Profit von Investoren geopfert werden.		
494	18.02.2021	Ich bin gegen den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd". Er überzeugt mich nicht.	494.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Begründung: Der Naherholungsfaktor des direkt angrenzenden Parkareals hat schon jetzt zu Spitzenzeiten die Kapazitätsgrenze erreicht.	494.2	C67_Park_Übernutzung
		Gerade die Pandemie hat gezeigt, wie wichtig es ist, NICHT in vollverdichteten Räumen zu leben. Der Bezirk ist schon sehr dicht besiedelt.	494.3	C30_Versiegelung_Verdichtung
		Die Option kann nur sein, das Areal als dringend benötigten Freiraum zu belassen.	494.4	C33_alternatives_Konzept
495	18.02.2021	Gegen die geplante Bebauung protestiere ich. Die Hochhäuser dürfen nicht gebaut werden. Das kann nur ein Scherz sein oder ein Albtraum.	495.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Park und das historische Gelände wird entstellt, zerstört.	495.2	C81_Subjektiv C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Lasst bitte eines der letzten übrig gebliebenen Stadträume aus unserem geliebten Berlin unbeschadet. Ich bekenne mich zum Gleisdreieck.	495.3	C63_Park_Erhalt
496	18.02.2021	Ich betrachte den Bebauungsplan höchst kritisch.	496.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Zum einen passen die geplanten Gebäude optisch nicht zum/ins Umfeld. Zum anderen sehe ich den Erholungswert, den der Park jetzt bietet, stark gefährdet.	496.2	C81_Subjektiv C29_Einbindung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Außerdem finde ich es in Zeiten der Coronakrise, fortschreitender Digitalisierung, aktuell sogar verpflichtende Zunahme von Tätigkeiten im Homeoffice und vor allem in Anbetracht des Wohnungsmangels absolut unverständlich, dass Bürogebäude/-immobilien geschaffen werden sollen.	496.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Dann noch in einer Art und Weise (z. B. Bauart, Höhe...), die sich keineswegs in das Umfeld einfügt.	496.4	C28_städtebauliches_Konzept C29_Einbindung
		Ich bin der Ansicht, dass unser Bezirk und der Kiez etwas Anderes benötigen als solche futuristischen Bauprojekte. Vielmehr sollte das Umfeld dort familien- und kinderfreundlich bleiben.	496.5	C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Familien brauchen Wohnraum! Zu 3/4/5 oder mit noch mehr Personen in kleinen (teils sogar runtergekommenen oder von Schimmel befallenen) Altbauwohnungen auszuhalten, ist kein Zustand! Erfreulich wären stattdessen Immobilienprojekte, die zum Ziel haben, Familien der Umgebung BEZAHLBAREN Wohnraum mit ausreichend Platz zur Verfügung zu stellen, anstatt in Büro/Gewerbe/noch mehr Vergnügen zu investieren.	496.6	C43_Forderung_Wohnen
		Dabei ist sicherlich auch mitzudenken, dass es ggf. zu einem Leerstand der Büros kommen könnte, weil ggf. der Bedarf nicht da ist.	496.7	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Bitte überdenken und verhindern Sie die Bebauungspläne im Sinne der ansässigen Bevölkerung, die offenbar andere Ansichten hat. Vielen Dank!	496.8	C71_Abwägung_privat/öffentlich
497	18.02.2021	Ich bin gegen eine Bebauung, weil nicht immer mehr Bodenflächen versiegelt werden dürfen, damit Natur in der Stadt eine Chance hat, weil es bereits genügend leerstehende Gebäude gibt und weil bekanntermaßen Baugeschehen einen hohen CO2-Ausstoß verursachen.	497.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C30_Versiegelung_Verdichtung
498	18.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil	498.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		die Lehren aus der Corona-Pandemie missachtet werden: Wir brauchen weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks!	498.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		sich die Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustausch zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand erhöhen würden.	498.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		der Plan zu 100% Versiegelung und dadurch zur Erhöhung der Umgebungstemperaturen führt.	498.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		die Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung, Erhöhung der Windgeschwindigkeiten gemindert wird.	498.5	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort
		das Gutachten zum Artenschutz mangelhaft ist, weil vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde.	498.6	C14_Artenschutz
		der Plan die zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort, zum Stadtklima ignoriert.	498.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Die geplante Bebauung würde den Charakter des gesamten Parks zu zerstören und die Aufenthaltsqualität für die Besucher und die Wohnqualität für die Anwohner massiv verschlechtern. Bitte tun Sie noch das Richtige und verhindern Sie den Bau in der geplanten Form!	498.8	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich verweise für weitere Argumente auf das Gleisdreieck-Blog (https://gleisdreieck-blog.de).		
499	18.02.2021	Eine derartige Verdichtung von Lebensraum direkt am Park ist unerträglich, die Höhe eine Bedrohung.	499.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C81_Subjektiv C26_Gesamtentwicklung C50_Gebäudehöhen
		Die Bauten wirtschaftlich unnötig.	499.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
500	18.02.2021	Ich bedauere zutiefst, wie sich diese Stadt zu ihrem Nachteil weiterentwickelt. Berlin hatte nach seinem 40jährigen Dornröschenschlaf nach dem Krieg die einmalige Chance, aus den Fehlern, die andere Städte machten, zu lernen. Stattdessen versucht Berlin, mit London, Paris, München gleichzuziehen. Und verbaut die letzten Freiräume. Raubt uns die Luft. Doch der Mensch braucht Licht und Luft zum Leben, er braucht ein ästhetisches, natürliches Umfeld - das allein, nicht etwa attraktive Betonbauten, machen die Lebensqualität in einer Stadt aus.	500.1	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage) C81_Subjektiv
		Es ist mir unverständlich, wie verantwortungsbewusste Menschen solche Pläne unterstützen können. Ich bin dagegen.	501.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
501	18.02.2021	Ich wende mich grundsätzlich gegen den Bebauungsplan „Urbane Mitte Süd“. Der Gleisdreieckpark ist entstanden, um die Versiegelung des Potsdamer Platzes an der dringend nötigen Stadtnatur „wieder gut zu machen“. Die Bebauung auf der Parkseite der Flottwellstraße ist schon ein barbarischer Eingriff in diesen Park, und wie es scheint, zudem illegal, s. Flächennutzungsplan, in dem die westliche Kante des Potsdamer Güterbahnhofs als Grün festgeschrieben ist. Von allen Seiten wird an diesem Park genagt, um noch mehr Sahnestückchen „mit direkter Parklage“ zu Geld zu machen. Flottwellstraße, Hellweg, Möckernkiez, und darüber hinaus die Bebauung an der Bautzener Straße.	501.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Nun soll ein Keil in den Park getrieben werden, bestehend aus bis zu 90(!) Meter hohen Gebäudeklötzen, die sich in keiner Weise an den historisch gewachsenen Strukturen des Gebietes orientieren.	501.2	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C29_Einbindung
		Die ökologischen Folgen der Bebauung können am Potsdamer Platz erlebt werden und werden diese noch verschärfen, zur Bodenversiegelung kommt die Zunahme der Windgeschwindigkeiten, die Temperaturzunahme, Verschattung, der Verlust an Biodiversität, die Grundwasserabsenkung, etc.	501.3	C17_Versiegelungsgrad C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C13_Flora_Fauna
		Die Bürogebäude weisen außerdem eine unzulässige GFZ auf und werden ein Mini-Manhattan darstellen, das an dieser Stelle in Berlin, in diesen Zeiten von Corona und Home-Office, weder nötig noch in irgendeiner Form vernünftig begründbar sein wird.	501.4	C48_GF/GFZ-Höhe C42_Büromarkt_Büroflächen
		Viele Gutachten zum Bebauungsplan sind zudem offensichtlich schlampig gemacht oder beruhen auf falschen Grundlagen.	501.5	C74_Fachgutachten
		Wenn Corona uns eines lehrt, dann, dass in Städten mehr Luft, mehr Zirkulation nötig ist, mehr Achtung der Biodiversität, mehr öffentliche Grünflächen zur Erholung. Diese Bebauung steht all diesen vernünftigen Argumenten entgegen.	501.6	C63_Park_Erhalt
		Mir ist völlig schleierhaft, wie dieses absurde Projekt überhaupt bis zum jetzigen Stand „durchgewunken“ werden konnte. Bitte legen Sie es zu den Akten, bevor dieser Fehler zum Nutzen einiger Weniger für den Rest der Bewohner zu einem unerträglichen Bestandteil ihrer täglichen Stadterfahrung in obsoletes Glasbeton gegossen wird.	501.7	C27_Ziel_B-Plan C09_Mehrwert C71_Abwägung_privat/öffentlich
503	15.02.2021	Der Gleisdreieckpark ist sehr gut angenommen und bewährt sich täglich. Der z.Zt. ausliegende Bebauungsplanentwurf lässt hingegen erschrecken! Und würde Vieles zunichtemachen. Deshalb spreche ich mich mit aller Schärfe und Dringlichkeit dagegen aus!	503.1	C63_Park_Erhalt C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Zahlreiche Gutachten zeigen, dass der Park (zuweilen) überfüllt ist und das bestehende Grün lebensnotwendig für Mensch und Natur ist.	503.2	C63_Park_Erhalt C67_Park_Übernutzung
		Die ökologischen Folgen dieser Hochhäuser sind kaum vorstellbar! Das Stadtklima, Fauna, Flora, die Wind- und Luftverhältnisse würden zusätzlich gestört werden u.v.m.	503.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen C13_Flora_Fauna C22_Windkomfort
		Was wir jüngst – in Zeiten von Homeoffice – gelernt haben: Wir können Bürohäuser einsparen und andere lebensfreundliche Projekte – zu unser aller Wohl – finanzieren. Wie ich schon online geschrieben habe, könnte Empathie für unsere Erde, Pflanze, Tier, Mensch und Kosmos ein hilfreicher Wegweiser dabei sein.	503.4	C42_Büromarkt_Büroflächen C82_kein_Gegenstand (allgemeine Aussage)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
504	15.02.2021	In einem immer dichter besiedelnden Stadtteil, mit einer sehr frequentierten Parknutzung durch große Teile der Bevölkerung, die dieses Areal zur Erholung und Stärkung des Immunsystems dringend benötigt, nun ein solch gigantisches Bauprojekt durchsetzen zu wollen zeugt von Respektlosigkeit gegenüber der Bevölkerung und der Natur.	504.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt
		Gerade in dieser Zeit, die uns aufzeigt, wie sehr wir Menschen mit unserem unendlichen Wachstumsstreben, die Natur, Flora, Fauna usw. so stark dezimieren und beschädigen, dass nur ein Umdenken und Handeln uns vor weiteren immensen Schäden bewahren kann. Diese schöne Erde braucht uns nicht, aber wir Menschen brauchen eine intakte Erde!	504.2	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Es gibt einen gigantischen Leerstand von Büroflächen und dies wird sich steigern, auch nach dem Ende des „Shutdowns“.	504.3	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Wenn diese Baupläne umgesetzt werden, ist dies ein „Verbrechen an Mensch und Natur“, dem es dringend abzuhelpen gibt. Auch Politiker benötigen eine intakte Natur.	504.4	C81_Subjektiv
505	16.02.2021	Dem Projekt ist ein Erfolg zu wünschen. Die Argumentation zur Beschränkung der Wohnbebauung (Lärm) ist etwas dünn und sollte mit Blick auf eine deutlich erhöhte Wohnbebauung noch einmal von gutachterlicher Seite bewertet werden.	505.1	C01_Zustimmung C43_Forderung_Wohnen
506	16.02.2021	Gutes Projekt Gute Architektur Guten Start!	506.1	C01_Zustimmung
507	Ohne Datum	Angesichts des Wohnungsbedarfs sollte eine Wohnungsnutzung im Gebiet ermöglicht werden.	507.1	C43_Forderung_Wohnen
		Die Gebäude sollten neuen grünen Komponenten gerecht werden.	507.2	C83_unklareAussage
		Angesichts des zu erwartenden „Kamineffekt“ der hohen Gebäude, Überprüfung was dazu beitragen kann dies zu mindern!	507.3	C83_unklareAussage
		Braucht das Quartier tatsächlich diese Hochhaushöhen? Geht nicht eine freiwillige Beschränkung!?!	507.4	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen
		Der Park wird durch diese Nutzung "kleiner", spätestens mit der S-21. Welchen Beitrag leistet das neue Geschäftszentrum für den Erhalt des Parks? Der Gleisdreieckpark muss weiterhin für die Anwohner der Nachbarschaft attraktiv bleiben, grün, beispielbar und sicher bleiben!	507.5	C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
508	16.02.2021	Der Bebauungsplan „Urbane Mitte Süd“, aber auch der spätere Nordteil, ist meiner Meinung nach nicht mehr zeitgemäß und passen nicht in das nahe Umfeld des Gleisdreiecks.	508.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung
		- Büroflächen in der Menge wird aktuell, bedingt auch durch Homeoffice in der Coronapandemie nicht mehr benötigt. - Wohnungen braucht Berlin mehr!	508.2	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Grün Der Park ist zu einem wichtigen Naherholungsgebiet für die Bewohner der angrenzenden Straßen geworden. Nicht nur im Sommer auch im Winter ist er attraktiv. Die Verschattung der Flächen durch die geplanten Hochhäuser ist nicht zumutbar. Der nördliche Teil wäre am Vormittag schattig, wo ich heute in der Sonne laufen gehe.	508.3	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Wind Nach Bebauung wird es mehr Wind an den Hochhäusern geben. Wie auf dem Potsdamer Platz wird das Verweilen im Park dann nicht mehr attraktiv sein. (Schade)	508.4	C22_Windkomfort
		Ich bin mir klar darüber, dass ich die Bebauung mit der Eingabe nicht komplett stoppen werden kann. Wenn also doch im vorgegebenen Rahmen gebaut wird, dann bitte mit Wohnungen und in einem „grünen“ Rahmen. Siehe dazu das „Leuchtturmprojekt“ Schöneberger Str. Holzhochhaus. Bitte keine 90 (60 m reicht auch?) Büros und Wohnungen, keine Discos und Bars.	508.5	C43_Forderung_Wohnen C59_nachhaltiges_Quartier C72_nur_VI-140cab C33_AlternativesKonzept C45_Vergnügungsstätten
509	17.02.2021	1.) Die vorgelegten Unterlagen berücksichtigen nicht die gravierenden klimatischen Folgen dieser massiven Bebauung in einem Parkgelände. Bei der vorherrschenden Südwest-wird-Drift wird sich das Klima/ Mikroklima entscheidend ändern. Das wurde m.E. nach nicht geprüft und berücksichtigt. Ich fordere ein Gutachten zu diesem mikroklimatischen Folgeproblem einer soliden Bebauung!	509.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Diese Bebauung in unmittelbarer Nähe zur überdimensionierten Bebauung am Potsdamer Platz hat nicht kalkulierbare Folgen. Sind nicht die betreffenden Flächen auch Ausgleichsflächen für die Überbebauung am Potsdamer Platz?	509.2	C83_unklareAussage C66_Park_Ausgleichsfläche
		2.) Die infrastrukturellen Folgeprobleme einer soliden Verdichtung wurden nicht bedacht. Wie ist der zusätzliche Verkehr (Fußgänger, Autos, ÖPNV,...) zu bewältigen. Toiletten, Kindergarten, Schulen, Restaurants/ Essen...Feuerpolizeilichen Probleme, Wasser/ Abwasser	509.3	C34_zusätzlicher_Verkehr C31_Nutzungskonzept C06_technische_Infrastruktur

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		3.) Besteht überhaupt Bedarf an zusätzlichem Gewerberaum mit dies bzgl. Leerstand. 4.) Wie wirkt sich die derzeitige Covid-Pandemie auf solche Massiverdichtung aus? Für die abzuschätzende wirtschaftliche Depression solche Planung nicht Absurdum? Wer braucht in Zeiten des Homeoffice noch Büroflächen?	509.4	C42_Büromarkt_Büroflächen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
510	15.02.2021	Über den obigen Bebauungsplan bin ich entsetzt und mache gegen diesen folgende Einwände geltend: Der Gleisdreieckpark dient - als "grüne Lunge"- der Erholung nicht nur der Bewohner der inzwischen gestiegenen Zahl der angrenzenden Wohnanlagen, sondern aller Parkbesucher; ich selbst leide an einer chronischen Lungenkrankheit und bin deshalb besonders angewiesen auf die Parknutzung. Es ist inzwischen erwiesen, dass es durch unsere verkehrsreichen und verschmutzten Städte zu einer deutlichen Erhöhung von Herz/Kreislauf- und Atmungsorgankrankheiten kommt — umso dringlicher ist der Erhalt und weitere Ausbau von Parks und Erholungsflächen.	510.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Der geplante Bürohochhauskomplex schränkt aus meiner Sicht den Charakter der Erholung, der "grünen Lunge" des Gleisdreieckparks massiv ein:	510.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Höhe und Ausmaß des Baukomplexes schränken Raumgefühl und die Möglichkeit eines freien Blicks stark ein, insbesondere durch die Lage direkt an der Engstelle zwischen südöstlichem und westlichem Parkabschnitt - wenn ich mir vorstelle, als Fußgänger direkt entlang meines Weges nur die überdimensionale Wand eines riesigen Büroturms zu sehen, fühlt man sich doch nur von Beton eingeschlossen. Abstandsregelungen der Berliner Bauordnung sind hier sicher nicht eingehalten.	510.3	C64_Park_optische_Einengung C51_Abstandsflächen
		Es kommt zu einer massiven Verschattung des Westparks(vormittags) und des Parkgeländes des Technikmuseums und dahinter liegender Parkabschnitte(nachm.). Und ebenfalls zu erhöhten und geänderten Windgeschwindigkeiten entlang des hier verlaufenden engen Parkwegs -d.h., der Weg hier wird für uns Fußgänger, aber auch für die vielen Fahrradfahrer sehr unerholsam!	510.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C22_Windkomfort
		Die Frischluftpassage zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand wird eingeengt, Die großflächigen Hochhausfassaden führen zu erhöhter Temperatur und Hitzestauphänomenen- für die Menschen, die wie ich auch ein großes Erholungsbedürfnis bei gesundheitlichen Problemen haben, geradezu unerträglich.	510.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Im vorliegenden Bebauungsplan wird eine Firsthöhe von 25 m und eine Bebauung mit 5 Bürogebäuden vorgegeben! Nun berichtet der "Tagesspiegel" vom 10.2.21, dass der Investor/ Entwickler 7 Bürohäuser, davon 2 von 90m Höhe bauen will!!!	510.6	C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Dadurch wird ein Teil unserer Erholungsflächen ganz massiv beeinträchtigt.		C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die Grundstücksfläche wird zu 100% versiegelt- eine Betonwüste; Grünflächen werden zynischer Weise mit Hinweis auf den Park vor der Tür nicht ausgewiesen. Auch werden dadurch die hier entstandenen Biotope (lt. Bebauungsplan an dieser Stelle vernachlässigbar), und vor allem das Gesamtbiotop des Parks mit den hier existierenden Bäumen, Pflanzen, Vögeln, Fledermäusen, Kleingetier, Insekten wie Bienen massiv beeinträchtigt, die ohnehin schon durch die Übernutzung und die Dürre der letzten Jahre leiden.	510.7	C17_Versiegelungsgrad C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
		Dazu kommt Zuwachs von Verkehr und damit Dreck, Lärm, Gestank -Umweltverschmutzung, schon allein durch die jahrelange Bauzeit und Zerstörung durch kontinuierliche Nutzung von Zufahrtsstraßen für eine Vielzahl riesiger Baustellengeräte und-Fahrzeuge; dazu kommt anschließend." Tagespiegel" vom 10.2.21, dass der Entwickler mit täglich 3000 (!) Beschäftigten rechne, die in die Bürohäuser strömten- die benötigen Straßen, Autos... katastrophal für alle Parkbesucher, die von den staubigen, lauten, verschmutzten, verkehrsreichen Straßen der Stadt gerade Erholung im Park erhoffen.	510.8	C25_baubedingte_Auswirkungen C34_zusätzlicher_Verkehr C39_Mobilitätswende
		In den jetzigen Coronazeiten zeigt sich, dass andere und vielfältige Wege gefunden werden müssen- Bürohochhäuser sind nicht mehr zeitgemäß- stattdessen benötigt man andere Arbeitsraum-Konzeptionen und: mehr Wohnungen! Der Park ist bereits schon übernutzt und die vielen Kinder und Jugendlichen benötigen. Keine Bürotürme, sondern mehr Spiel- und Grünflächen, Sporteinrichtungen, die an dieser Stelle durchaus eingerichtet werden können. - und wir Parknutzer brauchen alle MEHR Park mit Bäumen, Sträuchern, Wiesen...	510.9	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen C67_Park_Übernutzung C33_alternatives_Konzept
		Im "Tagesspiegel" vom 10.2. 21 heißt es weiter, lt. Baustadtrat "bekomme... (der Investor) ·keinen "Freischein", er müsse und werde viele Auflagen erfüllen." Zu oft setzen sich solche Investoren durch ihre Finanzmacht und Frechheit über die Auflagen hinweg, ohne dass die Bezirke tatsächlich einschreiten (können)... Mein dringender Einspruch an die Entscheidungsträger: Keine Genehmigung für dieses Bauvorhaben des Investors zu geben!! Andere Bürohauskonzeptionen und insgesamt Alternativen zu fordern!	510.10	C27_Ziel_B-Plan C09_Mehrwert C71_Abwägung_privat/öffentlich
511	15.02.2021	Das Gleisdreieck ist ein sehr gut angenommener Park zwischen Bezirken Schöneberg und Kreuzberg.	511.1	C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Eine Bebauung würde diese lebensnotwendige Naherholung für Tausende von Berlinern sehr einschränken und die Belüftung der Innenstadt gefährden. Die Baumaßnahmen würden den Park optisch, psychologisch, akustisch, klimatisch... erschlagen. !!Deshalb bin ich entschieden gegen eine Bebauung!!		C64_Park_optische_Einengung C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
512	Ohne Datum	Die Höhe der Hochhäuser von bis zu 90 m (!) dominiert die Grünanlagen, die von grünen Protestlern erst möglich gemacht wurden. Es gibt keinen Mehrwert für die Allgemeinheit. Eine Katastrophe, verheerend für die grüne Insel. Ähnlich wie bei der Flottwellstr.	512.1	C72_nur_VI-140cab C26_Gesamtentwicklung C09_Mehrwert
		Die Glasfronten erhitzen den Park.	512.2	C57_Fassadengestaltung
513	16.02.2021	Sehr gute Architektur, gute Bebauung. Ich freue mich auf die Belebung + die Neubauten. Danke für Ihre Arbeit + Engagement.	513.1	C01_Zustimmung
514	14.02.2021	Den Bebauungsplanentwurf VI-140cab finde ich völlig daneben!! ▪ Der Weg zwischen den beiden Parkhälften muss verbreitet werden.	514.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		▪ Der Park benötigt zusätzlich, ganzjährig geöffnete Toiletten	514.2	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
		▪ Eine Vergrößerung des Parks ist geboten und keine Verdichtung durch Bebauung!!	514.3	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C33_alternatives_Konzept
515	18.02.2021	Ich wohne in der Nähe des Gleisdreieckparks direkt vor der Baustelle von Art Invest am Posttower. Ich möchte hiermit meine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" abgeben. Bitte ändern Sie die Planung der Bauvorhaben, da die sozialen und ökologischen Folgen sich negativ auf das gesamte Viertel um den Gleisdreieckpark auswirken wird.	515.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Durch die geplante Versiegelung wird es einen Verlust an Biodiversität von Flora und Fauna geben.	515.2	C13_Flora_Fauna

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Durch die hohen Gebäude wird die Frischluftzirkulation zwischen Tiergarten und dem Gebiet im Gleisdreieckpark abgeschnitten, so dass unter Beachtung des Klimawandels sich die Temperaturen in den Sommermonaten in den umliegenden Gebieten erhöhen werden.	515.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Durch die Lärmbelastung und die starke Beschattung wird der Erholungswert des Parks reduziert. Einmal als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz geschaffen, sollte der Park erhalten bleiben und eine Randbebauung mit derart hohen Gebäuden ausgeschlossen sein, damit der Erholungswert erhalten bleibt.	515.4	C54_schalltechnische_Untersuchung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C63_Park_Erhalt C66_Park_Ausgleichsfläche C68_Park_Aufenthaltsqualität C26_Gesamtentwicklung
		Wirtschaftlich gesehen ist der Bau von Bürogebäuden im Moment fraglich, da es in Berlin 2020 und 2019, 231.000 - 295.000 Quadratmeter Leerstand in Bürogebäuden gab (Quelle: statista.com).	515.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Ich bitte Sie den Bebauungsplan abzuändern und sich bei den Gebäudehöhen und Nutzungskonzepten an dem zu orientieren was die Stadt für eine nachhaltige und chancengleiche Zukunft braucht, nämlich Wohnraum, Naherholungsflächen, Raum für Kultur, Schulen und Bildung und natürlich auch anteilig bezahlbare Büros. Vielen Dank.	515.6	C33_alternatives_Konzept
516	18.02.2021	Eine Bebauung mit so hohen Häusern beeinträchtigt den Erholungswert des gerade erst vor ein paar Jahren geschaffenen Parks.	516.1	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Neben der Schattenbildung entwickeln sich erfahrungsgemäß oft starke Winde bei so hohen Gebäuden.	516.2	C52_Verschattung C22_Windkomfort
		Weiterhin ist die geplante geschäftliche Nutzung angesichts des Leerstandes so mancher Geschäftsbauten nicht notwendig. Wohnbauten, die sich in Höhe und Aussehen ins Stadtbild schmiegen wären eher angesagt.	516.3	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
517	18.02.2021	Wir kann das passieren? Was für ein Wahnsinn in die absolut völlig falsche Richtung!	517.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Das allerletzte was Berlin braucht sind Gewerbeblöcke in lebendigen und lebenswerten Bereichen wie dem Gleisdreieck-Areal! Es gibt genug Leerstand von Gewerbeflächen.	517.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Artenvielfalt Lebendigkeit und innovative naturverbindliche Konzepte für städtisches Miteinander und Leben gehören an diesen Ort, keine Versiegelung!	517.3	C33_alternatives_Konzept C30_Versiegelung_Verdichtung
		Merken Politiker das nicht? Welcher Lobby, welchen Konzernen, welchen Menschen wird hier zuge spielt, die nicht das geringste Interesse an unserer schönen Stadt haben? Ich bin entsetzt.	517.4	C79_Bezirkspolitik
518	18.02.2021	Wenn Mensch diese Planung betrachtet, muss ihm ja Angst und Bange werden. Wie kann eine derartig eindimensionale Planung für Gewerbebauten in einem Freiraum zwischen zwei Bezirken durchgeführt werden, die von GRÜNEN Stadtbauräten geführt werden? Ist das ein Projekt, das eine zukunftsfähige Stadt benötigt? Und warum hat Mensch das Gefühl, dass die völlig überdimensionierte Planung gar nicht erst in der breiten Öffentlichkeit diskutiert werden soll? Peinlich absurd diese Planung.	518.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C76_Beteiligungsmöglichkeit
519	18.02.2021	Wir schon am 7. März 2016 möchte ich zum genannten Projekt folgende Anmerkungen machen: Beeinträchtigung der Grünflächen: Der Park am Gleisdreieck ist von der Bevölkerung angenommen worden. Schon jetzt ist der Park bei gutem Wetter stark frequentiert. Die Überlastung der Parkflächen konnte im letzten Sommer gut beobachtet werden. Die Rasenflächen waren z.T. zerstört. Durch die Urbane Mitte in der geplanten Bebauungsdichte wird besonders der Westpark zusätzlich in einer naturunverträglichen Art und Weise belastet.	519.1	C67_Park_Übernutzung
		Beeinträchtigung des Klimas: Die Ausrichtung des Parks sollte ursprünglich das Mikroklima der Stadtmitte positiv beeinflussen. Die Hochhausbebauung verändert die Winde und erhöht die Windgeschwindigkeit, wie schon am Zoo in Folge der Hochhausbebauung deutlich wahrzunehmen ist. Welche Auswirkung diese Beeinflussung der Winde auf die Natur und auf das Mikroklima hat, ist nicht vorherzusehen. Die Erhöhung der Windgeschwindigkeit wird auf jeden Fall die Nutzung des Parks (Westpark) beeinträchtigen.	519.2	C22_Windkomfort C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Lebensqualität: Die typische Höhe Berliner Altbauten, die Berliner Traufhöhe, scheint für die Entwicklung eines lebensfreundlichen Kiezes gerade optimal zu sein. Die geplanten Hochhäuser der Urbanen Mitte scheint mir das Gegenteil von lebensfreundlicher Urbanität zu sein – siehe Potsdamer Platz. Die Planung erinnert an die lebensunfreundliche südliche Fischerinsel. Auch hat Berlin keinen Grund, andere Metropolen kopieren zu müssen.	519.3	C50_Gebäudehöhen C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die nur von Fußgängern und Radfahrern erreichbaren Wege und Passagen der Urbanen Mitte werden nach Ladenschluss veröden, da im Wesentlichen Büros geplant sind. Die Kriminalität wird mit dem Park als Fluchtmöglichkeit beträchtlich sein.	519.4	C31_Nutzungskonzept C32_Unbelebt C69_Drogen_Kriminalität
		Mein Vorschlag: Alles kleiner, überschaubarer, gemütlicher, eben typisch Berlin."	519.5	C33_alternatives_Konzept
520	18.02.2021	Wir fordern die Einstellung des Bauvorhabens Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ mitten im Park am Gleisdreieck lt. Bebauungsplan VI-140cab. Mitten im Park am Gleisdreieck ist ein reines Gewerbe-Areal aus 7 gigantischen Baukörpern geplant. Davon sind zwei Baukörper 90 m hoch, 4 Hochhäuser zwischen 49 – 65 m Höhe und der kleinste Baukörper ist immer noch 25 m hoch. Die geplante Gewerbefläche liegt bei ca. 127.000 qm (Quelle: Urbane Mitte am Gleisdreieck). Der vorgelegte Entwurf entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimaveränderungen.	520.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C72_nur_VI-140cab C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C30_Versiegelung_Verdichtung C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier
		Stattdessen sollten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen in die Bebauung einbezogen werden: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck. ▪ Bau von Lern- und Ausbildungseinrichtungen wie Kitas, Schulen und Weiterbildungsorten ▪ erschwingliches Gewerbe nur für Handwerk, also keine reinen "Bürotürme"	520.2	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität C31_Nutzungskonzept
521	18.02.2021	Die vorgelegten Planungen VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind ein Schlag ins Gesicht jedes in der Berliner Mitte lebenden Menschen, der sich in den vergangenen Jahren mit der Klimakatastrophe und den Lebensbedingungen auf der Welt beschäftigt hat.	521.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Probleme, die unser Leben mit dem Auftreten neuer Viren verändert haben, führen zu einer deutlichen Veränderung der Arbeit und damit zum Bedarf an Büroflächen. Hier sollen Hochhäuser mit katastrophalen Folgen für Menschen und Tiere errichtet werden, für die es gar keinen Bedarf mehr gibt: Büroflächen.	521.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Was wir in der Stadt dringend brauchen, sind einerseits bezahlbare Wohnungen, die energetisch und baulich der Klimakatastrophe gerecht werden, dem Gemeinwohl dienen und die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen und andererseits ein Denken, das wissenschaftliche Erkenntnisse nicht einfach beiseiteschiebt, sondern in Planungsveränderungen berücksichtigt. All dies kann mit der vorgelegten Konzepten zur Bebauung des Areals nicht realisiert werden.	521.3	C43_Forderung_Wohnen
		Derzeit herrscht nicht einmal Einigkeit über den Inhalt eines Bebauungsplans für das Gebiet hinsichtlich des Bauvolumens.	521.4	C48_GF/GFZ-Höhe
		Hinzu kommt, dass eine Planung von 2005 angesichts der rasanten Entwicklung der Klimakatastrophe in den 20iger Jahren nicht einfach realisiert werden kann. Jede politisch verantwortliche Person muss sich heute inhaltlich zur Veränderung unserer Lebensbedingungen erklären und alles in ihrer Macht Stehende dafür tun, diese wissenschaftlich fundierten Einsichten zu realisieren.	521.5	C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
		Wir brauchen keine kapitalistisch maximierten Profite mit Bauruinen, sondern gemeinwohlorientiert errichteten Wohnungsbau in dieser Stadt.	521.6	C33_alternatives_Konzept C43_Forderung_Wohnen
522		Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil sie eindeutig gegen jegliche dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt.	522.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Bauplanung unterstützt in keiner Weise eine Lebensqualität der Bewohner, die den Park – nicht nur zu Pandemie-Zeiten intensiv für ihr Wohlbefinden und ihre Gesundheit nutzen. Der Weg, der hier eingeschlagen wird, ist einer, der Städte nur zum Arbeiten, nicht aber zum Leben plant. Welch fatale Entwicklung.	522.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Wir brauchen weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum. Dabei darf nie vergessen werden, dass jede dichtere Bebauung auch eine erhebliche Belastung des Gebiets darstellt und immer ökologische Ausgleichflächen mitgeplant werden müssen.	522.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Was derzeit rund um den Gleisdreieckpark geplant ist, wird die Frequenz der Besucher noch mehr erhöhen!	522.4	C67_Park_Übernutzung
		Die geplante Bebauung vermindert die Aufenthaltsqualität im Park durch Verschattung und durch Erhöhung der Windgeschwindigkeiten.	522.5	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Wenn das eine Methode sein soll, um der Überlastung des Parks entgegenzuwirken, dann wäre das vermutlich erfolgreich. Wer möchte seinen Blick über derart verbaute Flächen schweifen lassen?	522.6	C62_Ortsbild_Sichtachsen
523	18.02.2021	Ich übereinstimme vollkommen mit der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck und lehne den Entwurf des B-Plan Entwurf VI-140cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet. Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrünungsverpflichtung ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten. <i>„Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.“</i> (Begründungstext S.80) Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks, ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind.	523.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität C83_unklareAussage C23_Eingriff_Ausgleich C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Selbst der interne 4m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen.	523.2	C83_unklareAussage
		Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden.	523.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C81_Subjektiv
		Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrspolitik, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe. Hier finden Sie die wesentlichen Argumente und Forderungen, die gegen diesen Planentwurf sprechen:	523.4	C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C59_nachhaltiges_Quartier
		Keine fast 100%e Versiegelung!	523.5	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist desaströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation und dem Landwehrkanal dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierigkeiten bringt, da diese auch absehbar schon bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigen und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper. Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.). <i>„Die geplante Versiegelung die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.“</i> (Aus der Begründung des B-Plans S. 50; Kap. 1.1.4)		C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		<i>Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt.</i> (Begründungstext S.80)	523.6	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Begrünung statt Versiegelung! Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein. Schließlich ist der Park am Gleisdreieck nicht mit dem Central Park in New York vergleichbar.	523.7	C30_Versiegelung_Verdichtung C17_Versiegelungsgrad
		Deshalb sind hier nach § 35 BauGB gestaltete Außenräume zu erwarten. § 35 (1) „Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen“ Wie können hier ein 5geschossiges und ein 15geschossiges Gebäude zulässig sein? Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB besagt, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und / oder Waldflächen bestehen. Darin können nur entsprechende Gebäude errichten, die diesen Nutzungen dienen. Der vorgelegte B-Plan setzt sich generös darüber hinweg und sieht Gewerbe und Bürogebäude von 25 und 49 m Höhe vor, die im Außenbereich nicht zulässig sind.	523.8	C04_§§30,34,35_BauGB
		Angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel! Die Zeichen der Zeit, nämlich der Ernst der Klimakrise, ist offenbar von den Planerstellern noch nicht erkannt worden. Sonst könnten sie nicht wie in vergangenen Zeiten Flächen zu fast 100% versiegeln. Diese Flächen tragen zur Erhitzung der Erd - wie auch der Gebäudeoberflächen enorm bei, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen (nur 15%!) verhindert werden kann. (siehe dazu die beigefügte Grafik, die die Erhitzung der Jahresdurchschnittstemperatur durch die	523.9	C20_klimaökologische_Auswirkungen C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bebauung am Potsdamer Platz darstellt und die Verbindung zweier Wärmeinseln zur Folge hat, weil die Bebauung die Durchlüftung bzw. die Kaltluftdurchströmung verhindert.) „Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden, bzw. auszugleichen.(...). Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.		C55_Anplantungen_Begrünung
		Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. (...) Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nicht möglich. (Begründungstext S. 52, Kap. 1.1.6.1) Allein schon diese niederschmetternde Beschreibung des Planungsvorhabens müsste unserer Meinung nach dazu führen, dass die für eine Bebauung geplante Fläche eingeschränkt wird.	523.10	C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Stattdessen ziehen die Behörden das Resümee: „In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlage zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen. Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt.“ (Begründungstext S.80) Hier werden große Probleme kleingeredet, da offenbar die Planersteller sich auf den klimatischen Auswirkungen der benachbarten Grünfläche ausruhen wollen. Die Klimaprobleme der Innenstadt auf den Autoverkehr zu beschränken und mit einem autofreien Quartier zu reduzieren und damit die Folgen eingrenzen zu wollen, heißt die komplexen Wechselwirkungen zu ignorieren und sich mit kleinteiligen Maßnahmen aus der Verantwortung zu stehlen. Warum setzen die Behörden hier nicht endlich die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge durch. Wer soll es denn sonst wann und wo tun, damit das Klima davon etwas hat?	523.11	C59_nachhaltiges_Quartier
		Biotop und Artenschutz Die genannten Ziele (des Biotop- und Artenschutzes) werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer	523.12	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein. (Begründungstext S. 52/53, Kap 1.1.6.2)		
		Diese angegebenen Zahlen sind niederschmetternd, vor allem, da die Planersteller offenbar daraus keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote machen, die negativen Effekte zu reduzieren. Warum gibt es gesetzlich begründete Ansprüche des LaPro's, wenn sie in der B-Planung plötzlich keine Rolle mehr spielen, obwohl der Klimawandel unaufhörlich fortschreitet?	523.13	C59_nachhaltiges_Quartier
		Schutz des Landschafts- und Ortsbilds beachten! (Kap. 2.4.7) „Die Planung des Bebauungsplans VI140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m einer mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m, 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf.	523.14	-
		Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums verstellt.“ (Begründungstext S. 81) Hier setzt der Investor auf eine nicht hergeleitete Legalität seiner Bebauungswünsche. Diese ist nicht nachvollziehbar. Mit welcher Unverfrorenheit will er denn die vorhandenen Landmarken durch seine eigenen ersetzen, wenn diese selbst keine Denkmäler sind? Woher soll die Legalität kommen?	523.15	C62_Ortsbild_Sichtachsen C27_Ziel_B-Plan
		Landschaftsbild stärken! „Durch die Planung wird der Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.“ (B-Plan Begründung S.53)	523.16	-
		Von landschaftsprägenden Landmarken ist eigentlich die Rede, die in diesem Planentwurf durch zwei Bürotürme (städtebauliche Bilder) vollständig ersetzt werden. Dieses Vorgehen ist anmaßend. Warum schreitet die Kommune hier nicht ein, da in diesem Bereich überhaupt keine Notwendigkeit der Änderung erkennbar ist? Wo liegt der Vorteil für die Kommune und wo bleibt da der Landschaftsschutz?	523.17	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C62_Ortsbild_Sichtachsen C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Warum ändert sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals? Wie aus dem folgenden Plan im Anhang des städtebaulichen Vertrags von 2005 ersichtlich ist, wurde die Fläche des heutigen B-Plan Entwurfs baurechtlich anders beurteilt. Wie kommt es zu dieser Änderung der Beurteilungsgrundlage? § 35 (5) BauGB: „Die nach den Absätzen 1 bis 4 zulässigen Vorhaben sind in einer flächensparenden, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzenden und den Außenbereich schonenden Weise auszuführen. Für Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungserklärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen; Der § 35 BauGB ist ganz offensichtlich nur für Aussiedlerhöfe und Kultureinrichtungen in freier Landschaft („Außenbereich“) gedacht und anwendbar. Hier soll er aber missbraucht werden für eine Nutzungsänderung zugunsten von Gewerbe und Büroflächen, weil sich damit mehr Geld verdienen lässt. Das ist nicht zulässig. Hier befindet sich offenbar der FNP im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn hier soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, den es bisher auf diesem Gelände nicht gab. Unserer Meinung nach wird hier das Gesetz zugunsten der Investorenabsichten gebeugt. Solche Gebäude und entsprechende Bodenversiegelungen sind nicht zulässig und nicht legal zu verantworten.	523.18	C04_§§30,34,35_BauGB
		Bebauungsdichte reduzieren! Genau diese § 35 BauGB Flächen sollen mit einer extrem hohen Bebauung mit einer GFZ von 3,5 gestalten werden, die selbst nach BauNVO hier schon deutlich über der max. zulässigen GFZ von 3,0 im Kerngebiet überhöht ist. Der vorgestellte Planentwurf weist allerdings eine Bebauung mit einer GFZ noch weit darüber aus, egal ob eine GFZ von 4,1, 4,6 oder 5,1. In jedem Fall ist es eine Überdehnung des § 35 und der BauNVO. Allein dieser §§ müssten ausreichen, um den B-Plan Entwurf zu Fall zu bringen.	523.19	C49_§17_BauNVO C48_GF/GFZ-Höhe
		Schutz der Kultur und Sachgüter beachten! <i>„Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude, diese werden aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier ‚Urbane Mitte‘ überlagert. Die Entwicklung des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof Gleisdreieck geschaffen werden soll. Durch den Bebauungsplan VI140cab werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet.“ (Begründungstext 2.4.8, S. 81)</i>	523.20	-

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Obwohl hier die Schädigungen von Kultur und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) erkannt und genannt werden, wird daraus keine Schutzmaßnahmen abgeleitet, sondern als selbstverständlich hingenommen und als legitim bzw. legal einfach stehen gelassen. Und wie werden sie kompensiert? Indem sie durch Hochhäuser (Türme) „überlagert“ werden, werden diese Landmarken verdeckt bzw. in die Bedeutungslosigkeit gedrängt. Die Ergänzung des Umsteigebahnhofs mit einem S-Bahnhalt kann nicht die störende Größe der Hochhäuser erreichen, da dieser unter der U 1 Hochbahnbrücke eingefädelt wird. Alte Orientierungsmerkmale (landmarks) werden einfach durch neue ersetzt. Offenbar spekuliert der Investor auf die Nachlässigkeit der Behörden oder auf deren Akzeptanz. Für die Anwohner und Nutzer des Parks kann das aber nicht gelten.	523.21	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe und Büroflächen! Wenn schon Bebauung, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des B-Plan Gebietes? Mit den Kriterien des Ausschlusses müsste das Wohnen an jeder Hauptverkehrsstraße ausgeschlossen werden. Hier fällt nur gelegentlicher Gewerbelärm an, der durch Auflagen an die STATION Betreiber weitgehend ausgeschlossen werden kann. Der zukünftige Betriebslärm der S-Bahn wird wegen ihrer Lage kaum die Ostfassaden der beiden Gebäude erreichen. Außerdem wird der Lärm von Schienenverkehrsmitteln wegen des langsamen An und wieder Abschwellens von Anwohnern deutlich als geringer störend empfunden als der Lärm des Kfz-Verkehrs. Erstaunlich ist, dass hier ein hoher Wert der TA Lärm als Maßstab akzeptiert wird, während die Sensibilität anderer Schutzgüter so niederschmetternd niedrig bewertet wird.	523.22	C43_Forderung_Wohnen
		Hochhäuser sind weder ökonomisch rentabel noch ökologisch! Hochhäuser sind im Bewusstsein von Planern und Architekten bisher weder im kritischen Bewusstsein angekommen, noch im sozialen Sinne verantwortbar. Lediglich als Gestaltungselemente werden sie als städtebauliche Betonung von verkehrsreichen Orten genutzt, um ein Panoramabild zu beeinflussen und herausragende Orte als Markierungsmerkmale (landmarks) zu nutzen. Dabei gibt es an Hochhäusern kaum ästhetisch anspruchsvoll gestaltete Fassaden; die hohen Baukörper sind meist als Außenhaut mit großen Glasflächen umgeben und gegen Wind geschützt. Die klimatische Situation im Gebäude interessieren die Planer kaum, da sie mit der schönen Panoramaaussicht werben und es gibt in der Werbung nie Hinweise auf den extrem hohen Energieverbrauch. Kein Planer interessiert sich für das Arbeiten von Menschen in Hochhäusern (z.B. wie zeitlich aufwändig es ist, Mahlzeiten in der knappen Mittagspause einzunehmen bzw. Essen zu holen), keine Baubehörde interessiert sich für die Sicherheitsprobleme im Brandfall und/oder bei Stromausfall. Selbst die Personenrettung wird nur eingeschränkt nachgefragt. Aber Planer und Behörden empfinden, dass sie sich harmonisch in irgendeine Stadtlandschaft einfügen.	523.23	C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch die Ökonomen interessieren sich kaum für die wirtschaftlichen Zahlen, da Hochbauten als repräsentative Aushängeschilder von Investoren nur in wirtschaftlichen Niedrigzinsphasen als Investitionsobjekte gebaut werden, damit das Geld nicht verloren geht.		
		An diesem Ort eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen ist sehr vermessen, da die beabsichtigten Hochhäuser neben dem U-Bhf. Gleisdreieck über 1 km entfernt liegen und der Potsdamer Platz eine städtische Funktion erfüllt. Hier liegen sie beide im Außenbereich. In Außenbereichen nach § 35BauGB sind aber nur max. 2stöckige Gebäude zulässig. Hochhäuser ragen aus dem Wald bzw. aus der Grünfläche. Dieser optische Bruch in einem städtischen Grüngelände ist nicht hinnehmbar.	523.24	C27_Ziel_B-Plan C04_§§30,34,35_BauGB
		Das 49 m hohe Hochhaus (Turm 6) soll nach § 30 BauGB zugelassen werden. Das widerspricht dem Gesetzestext im BauGB für den Außenbereich. Eine eigene Problematik ergibt sich aus der nicht deckungsgleichen Fläche des Hochhauses MK 6 mit der dargestellten Fläche, die nach § 30 zu prüfen ist.	523.25	C04_§§30,34,35_BauGB
		Die geplanten Hochhäuser entsprechen nicht dem Hochhausleitbild des Senats! „Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer „Abwägungsdirektive“, das heißt einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.“ (Text aus Hochhausleitbild) Der Anwendungsfall 2.4 gibt vor, dass „bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden ist“. Die Ausrede, bei der Erstellung des B-Plans galt die Hochhausrichtlinie noch nicht, zählt nicht, da hier offenbar Eigennutz des Grundstückseigentümers vor Interessen der Allgemeinheit geht. Da das noch zu genehmigende Hochhaus kein temporäres Bauwerk ist, das nach 5 Jahren wieder verschwindet, ist der Beurteilungsmaßstab hier auf 50 Jahre und mehr anzuwenden.	523.26	C08_Hochhausleitbild
		Das Leitbild eines städtischen Ortes muss nicht ausschließlich in Hochhäusern realisiert werden. Hier mangelt es den Entwerfern offenbar an Ideen.	523.27	C28_städtebauliches_Konzept
		Keine Verschärfung der Windverhältnisse! Hochhäuser verändern die Windverhältnisse vor Ort. Für Fußgänger und Radelnde werden die Windverhältnisse deutlich wahrnehmbarer. Vor allem der Wind aus Westen verschärft die Situation vor Ort, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bildet. Bei höheren Windgeschwindigkeiten werden spazierenden Parknutzer ihre Kopfbedeckung verweht, Radler werden Mühe haben, geradeaus zu fahren und den Lenker in den Händen zu halten. In Süd Nord Richtung verstärkt sich der Düseneffekt durch die erhöhten „Leitplanken“, die durch die zukünftige Be-	523.28	C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		bauung geschaffen werden. Diese Situation erleben Fußgänger und Radler heute schon am Potsdamer Platz, obwohl dort die östliche Bebauung noch längst nicht die Höhe der zukünftigen Hochhäuser westlich des U/S-Bhfs Gleisdreieck hat. Das im Windkanal getestete Hochhaus des Sony Gebäudes lässt erahnen, welche Problematik auf die Parknutzer zukommt. Es hat nämlich an der Ostspitze der 109 m hohen Glasfassade im oberen Drittel einen weit überstehenden windschnittigen gläsernen „Spoiler“ (sichtbar, wenn man sich dicht unter diese Ostspitze der Fassade stellt). „Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers ‚Urbane Mitte‘ zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche der ‚Urbanen Mitte‘ in 55% der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt. Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEONET 2018a). (...) Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Der Windkomfort in den unterschiedlichen Windkomfortbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. Gehölzpflanzungen, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.“ (Begründungstext S. 80/81)		
		Keine Parkbeeinträchtigungen! Die veränderten Windverhältnisse werden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern. Die Glasscheiben insbesondere der hohen Häuser werden die Vögel irritieren. Die Schattenwürfe der geplanten Häuser in den Vormittagsstunden werden vor allem im Winter den Parkbesuchern die Sonne vorenthalten.	523.29	C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Keine Parknutzerbeeinträchtigungen! Die Fußgänger werden sich in dieser schmalen Grünschneise unwohl fühlen – jedenfalls wenn keine Windstille herrscht, was nur an wenigen Tagen im Jahr der Fall sein wird. Der nördliche Teil des Westparks ist durch die Bebauung der Flottwellstraße bereits heute mit einer östlichen Scheuklappe versehen. Die Hochhäuser auf der westlichen Seite des Parks werden diesen Scheuklappeneffekt Richtung Norden zur Potsdamer Platz Bebauung weiter verstärken und damit die gesamte östliche Seite mit den umgebauten Parkgaragenbauten zu einer 500 m langen durchgängigen Mauer unterschiedlicher Höhe aufschichten. Das Erlebnis der Ohnmacht bzw. der Miniaturgröße wird schon direkt hinter dem ehem. Poststellwerk mit der vorgesehenen Bebauung beginnen, die 25 m und erst	523.30	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		recht 48 m hohen Gebäude sind außerhalb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend, ja sogar außerhalb der Berliner Traufhöhe. Gerade diese Unmaßstäblichkeit soll eigentlich der § 35 BauGB verhindern. Dazu kommen die verschärften Windverhältnisse.		C50_Gebäudehöhen C04_§§30,34,35_BauGB C22_Windkomfort
		Keine Tiefgaragenplätze! Wenn in der „Urbanen Mitte“ tatsächlich ein „autofreies Quartier“ geschaffen werden soll, widersprechen die geplanten Tiefgaragenplätze dieser Idee an diesem, mit öffentlichen Verkehrsmitteln übererschlossenen Ort und sind somit anachronistisch, weil sie den Bemühungen des Senats einer Mobilitätswendepolitik zu widerläuft die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr in Zukunft wesentlich restriktiver werden (das Parkraummanagement auf allen innerstädtischen öffentlichen Flächen durchgeführt wird, das Autofahren sich deutlich verteuern wird, die Kosten für Autofahrende enorm steigen werden, die Bewegungsflächen der Pkws stark eingeschränkt werden) die Mobilität der Beschäftigten und Besucher dieser Häuser sich multimodal bewegen werden	523.31	C39_Mobilitätswende C35_gesicherte_Erschließung
		die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellflächen auf dem Grundstück vorgesehen werden müssen und die Feuerwehrezufahrt nicht verschmälern dürfen Selbstverständlich sollen für Gehbehinderte einige wenige Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe auch sichergestellt werden muss.	523.32	C83_unklareAussage -
		mehr Fahrradstellplätze! Die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze fordern nach § 49 der BauO Bln pro 100 m² Büro und Verwaltungsfläche je 1 Stellplatz für das Fahrrad. Das macht allein für diese beiden Gebäude je 1 Fahrrad Stellplatz pro 200 m² für großflächiges Gewerbe und Büroflächen und 1 Fahrrad Stellplatz pro 100 m² für Gewerbe des täglichen Bedarfs. Nach der FahrradAblöseVerordnung FahrradFahrAbVO vom 17. 9. 2008 beträgt der Ablösebetrag je geforderten Stellplatz 500 Euro. Die AV Stellplätze ist mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Erlass einer neuen AV Stellplätze werden ihre Regelungen aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet.	523.33	C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
524	18.02.2021	Bitte verzichten Sie auf die Ausweisung eines Kerngebiets mitten im Gleisdreieck, weil durch die Bebauung gesundheitliche, ökologische aber auch wirtschaftliche wie auch den Denkmalschutz betreffende negative Auswirkungen mit der geplanten Bebauung einhergehen.	524.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C20_klimaökologische_Auswirkungen C41_Kerngebiet C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Vögel und Fledermäuse werden vertrieben, ganz zu schweigen davon, dass Vögel alleine durch die Glasarchitektur stark gefährdet sind.	524.2	C14_Artenschutz C57_Fassadengestaltung
		Auch die 100%-ige Versiegelung der entsprechenden Flächen birgt große Risiken bezüglich: ▪ Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation, bzw. wenn die voll ist, in den Landwehrkanal, was dort zu Fischsterben führen kann ▪ dem Park würde das Wasser in Zukunft fehlen ▪ Erhöhung der Umgebungstemperaturen	524.3	C17_Versiegelungsgrad C18_Niederschlagsbewirtschaftung C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Ganz davon abgesehen, dass hier de facto ein Missbrauch des Parks, der als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz entstanden ist, vorliegt.	524.4	C26_Gesamtentwicklung C66_Park_Ausgleichsfläche
		Daher mein Appell an Sie, bitte ignorieren und bagatellisieren Sie die zahlreichen Warnungen der umweltbezogenen Gutachten zur Verschattung, zur Regenwasserversickerung, zum Artenschutz, zum Windkomfort und zum Stadtklima nicht.	524.5	C11_Umweltbericht C74_Fachgutachten C72_nur_VI-140cab
		Zudem stimmt die Planung nicht überein mit den Anforderungen aus dem Hochhausleitbild der Senatsverwaltung – der Mangel an echter Beteiligung an der Planung und eine rein gewerbliche Nutzung sind nicht kompatibel mit dem Hochhausleitbild, um nur zwei Aspekte zu nennen.	524.6	C08_Hochhausleitbild
		Das Bauvolumen ist überzogen. Die Geschossflächenzahl von 4,1 bzw. 5,1 (je nach Berechnungsmethode) übersteigt die im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Zahl von 3,5. Laut Baunutzungsverordnung sind in einem Kerngebiet maximal 3,0 GFZ zulässig. Das Bauvolumen sollte mindestens auf das rechtliche zulässige Maß beschränkt werden.	524.7	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		Auch sollte man bei einem solchen Projekt die zukünftige Tragfähigkeit, Nützlichkeit als auch den echten Bedarf abwägen. So werden meiner Meinung nach die Lehren aus der Corona-Pandemie missachtet: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht (siehe Artikel der AG Bauen und Wohnen des Stadteiforums Tiergarten Süd: Weniger Büros, dafür Wohnungen!). Durch eine fortschreitende Digitalisierung im Arbeitsleben, wurde dieser Trend oder diese Entwicklung in der Arbeitswelt mit der Corona-Pandemie nur beschleunigt.	524.8	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Bitte setzen Sie sich mit meinen Ablehnungsgründen ernsthaft auseinander bevor weitere weitreichende Entscheidungen getroffen werden, die später vielleicht doch bereut werden, weil sie in vielerlei Hinsicht teuer werden und mehr Schaden als Nutzen bringen!	524.9	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
525	18.02.2021	Seit 24 Jahren wohne ich in Schöneberg und seit vier Jahren nah am Gleisdreieckpark und erlebe, wie wichtig diese grüne Luft-, Grün- und Freifläche für alle Generationen und nicht nur direkte Anwohner*innen des Gleisdreieckparks ist. Ich spreche mich entschieden gegen den Bebauungsplan aus.	525.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Gleisdreieckpark wird von sehr vielen Anwohner*innen zur Erholung und als Treffpunkt genutzt. Durch seine zentrale Lage herrscht bereits ein sehr großer Nutzungsdruck; was zeigt, wie wichtig diese Grünfläche für viele ist. Die geplante Bebauung wird nicht nur die Fläche versiegeln, die Luft im Sommer weiter aufheizen, und Teile des Parks verschatten, sondern auch mit den geplanten Gewerberäumen und den vielen Büros noch mehr Menschen in den Park bringen.	525.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C67_Park_Übernutzung
		Das Projekt „Urbane Mitte“ ist überdimensioniert. So viel Gewerbefläche wird, insbesondere nach Bewertungen von Studien zur Coronapandemie, nicht mehr benötigt. Der Bebauungsplan weist nicht mit aktuellen Zahlen nach, dass ein Bedarf für weitere Büroflächen besteht. Die Shoppings Malls im Umkreis waren auch vor Corona nicht voll vermietet, und das Online-Shopping wird diesen Trend nicht zugunsten der realen Einkaufsmöglichkeiten verbessern.	525.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C31_Nutzungskonzept
		Das Lärmgutachten geht ausführlichst auf den Lärm der Nachbarschaft ein (Bahnen, Café am Stellwerk, Skateranlage). Es bewertet jedoch an keiner Stelle den Lärm, der durch die Nutzer der neuen Gebäude dem Park hinzugefügt wird, wie z.B. Einzelhandel, Cafés und Restaurants, Freizeiteinrichtungen, Sportstudios. Die Nutzung insbesondere der unteren Etagen der Gebäude wird eine unnötige zusätzliche Beschallung des Parks verursachen. Inwiefern ist es zulässig, ein solches Gutachten zur Grundlage zu machen?	525.4	C54_schalltechnische_Untersuchung
		Ich schließe mich der Auffassung der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck an, die sich am 21.01.2021 gegen die Bebauung aussprach, weil diese den Park „zum dekorativen grünen ‚Bettvorleger‘ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.“	525.5	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
526	18.02.2021	Seitens der betroffenen Anwohner aus Flottwellstraße, „Gleis Park“ Schöneberger Ufer, „Gleisdreieck“ (Tempelhofer Ufer/ Luckenwalder- und Schöneberger Str.), Möckernkiez, Bülowbogen und weitere, der betroffenen ansässigen Firmen sowie der Nutzer des Parks am Gleisdreieck wird gefordert, die Planungen für die „Urbane Mitte“ an die tatsächlichen und an die neuen (künftigen) Gegebenheiten und Erfordernisse anzupassen.	526.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die für die „Urbane Mitte“ geplante massive Hochhausbebauung wird Umwelt und Klima nachhaltig und nachteilig beeinflussen. Dies wird auch in den zugehörigen Fachgutachten entsprechend benannt – jedoch – im Interesse des Investors = Auftraggebers dieser Gutachten – letztlich als „nicht erheblich“ bewertet. Im Sinne der Allgemeinheit / der erholungssuchenden Berliner Bevölkerung wird gefordert, hier vielmehr tatsächlich zugunsten dieser Allgemeinheit abzuwägen.	526.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen C74_Fachgutachten C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Die derzeit geplanten großen Gebäudehöhen widersprechen dem städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 im Maß der baulichen (Aus-)Nutzung und sind mit den vorgesehenen Glasfassaden zwar „äußerst schick“, aber aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes absolut nicht zeitgemäß.	526.3	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C72_nur_VI-140cab C57_Fassadengestaltung
		In der Regel wird ergänzend zum eigentlichen Bebauungsplan ein städtebaulicher Vertrag mit dem Investor geschlossen, in dem die Planungen über das reine B-Plan-Verfahren hinaus konkretisiert und weitere Forderungen des Landes Berlin / des Bezirks aufgestellt werden. (Leider besteht beim Abschluss dieser Verträge keine Beteiligungsmöglichkeit und sie werden in der Regel auch nicht öffentlich gemacht.)	526.4	C_106_Einzelthema (Inhalte städtebaulicher Vertrag)
		Hier ist zwingend eine geringere Gebäudehöhe (auch als im damaligen Rahmenvertrag vorgesehen, keinesfalls jedoch eine Vergrößerung) sowie eine umweltfreundliche Fassadengestaltung festzulegen. Große Glasfassaden, wie bislang immer dargestellt, sind sowohl im Sommer als auch im Winter extrem klimaschädlich – wegen entweder hohem Kühl-Erfordernis durch Klimatisierung oder großem Heiz-Bedarf. Auch strahlen die Glasfronten im Sommer viel Hitze ab. All dies raubt der tatsächlichen urbanen Mitte der Stadt (nicht dem gleichnamigen Investoren-Projekt) die Lebens- und Aufenthalts-Qualität.	526.5	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C57_Fassadengestaltung C59_nachhaltiges_Quartier
		Im Auftreten des Investors besteht zudem ein großer Widerspruch: auf der einen Seite wirbt er bei seiner temporären Zwischennutzung durch das Co-Working-Space B Part mit umweltbewusster Holzbauweise -und sogar damit, dass in dieser Bauweise auch große Hochhäuser errichtet werden können- auf der anderen Seite sind aber seine -für diesen historischen Standort zudem völlig überdimensionierten- Gebäude im umwelt- und klimaschädlicher Glasbauweise geplant. (Zum Vergleich: in der Schöneberger Straße, neben Fanny-Hensel-Grundschule und Tempodrom, nahe dem Anhalter Bahnhof, gibt es derzeit Planungen für ein -mit dann 98 m höchstes Holzhaus Deutschlands- Wohn-Hochhaus „WoHo“.)	526.6	C57_Fassadengestaltung C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C59_nachhaltiges_Quartier C50_Gebäudehöhen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die derzeitige (Zwischen-) Nutzung der Flächen –B Part und BRLO- fügt sich relativ harmonisch neben dem Park ein – auch die neuen Häuser an Flottwellstr. Und Möckernkiez mit ihrer Geschosszahl stören den Eindruck von Weite und das Stadtklima nur in Maßen.	526.7	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Als beteiligte Öffentlichkeit wünschen wir uns sehr, dass unsere Einwände tatsächlich neutral gewertet -und ernst genommen- werden – und nicht das Ergebnis der Abwägung – zugunsten des Investors- quasi schon im Vorfeld feststeht. Bei der frühzeitigen Beteiligung wurden leider sämtliche – gut begründete – Argumente als „nicht zutreffend bzw. nicht relevant“ abgewogen – mit Begründungen, die tatsächlich gar nicht auf den Inhalt der Einwendung Bezug genommen haben, sondern in denen nur damit argumentiert wurde, dass das Baufeld / die Baufelder keine „Flächen des Parks“ in Anspruch nehmen. Dies ist natürlich faktisch richtig, jedoch bleibt die Wirkung von massiver (Hochhaus-) Bebauung auf das Empfinden der Parkbesucher völlig unberücksichtigt. Das „Wohl der Allgemeinheit“ scheint insofern keinen großen Stellenwert zu haben. Es wäre schön, wenn sich dieser Eindruck im weiteren Verfahren nicht weiter bestätigen würde, sondern die Belange der „beteiligten Öffentlichkeit“ ernst genommen und unabhängig, nicht im Sinne des Investors, bewertet würden – und Berücksichtigung fänden.	526.8	C71_Abwägung_privat/öffentlich C64_Park_optische_Einengung
		In der Praxis scheint es aber üblich zu sein, dass das – vom Investor beauftragte und bezahlte – Planungsbüro die Abwägung – im Auftrag und Namen des Bezirksamtes- durchführt. Diese Vorgehensweise erscheint zumindest fragwürdig.	526.9	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
527	18.02.2021	Als häufiger Nutzer und früherer Anwohner am Gleisdreieck-Park, sehe ich die Bebauungspläne kritisch. Der vorgelegte Entwurf Bebauungsplan VI-140cab entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch einer aktuellen Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimaveränderungen.	527.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C07_Stadtentwicklungsplanungen C08_Hochhausleitbild C30_Versiegelung_Verdichtung C26_Gesamtentwicklung C59_nachhaltiges_Quartier
528	18.02.2021	Ich halte die geplante Bebauung des Bebauungsplanes VI-140cab "Urbane Mitte Süd" für extrem schädlich in Bezug auf die zu erwartende Veränderung der für Berlin so wichtigen Flurwindhöhen für den erforderlichen Luftaustausch in den benachbarten Gründerzeitquartieren (geschlossene Blockrandbebauung). Diese Problematik ist auch im Klimaökologischen Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) in Berlin nicht ausreichend untersucht worden.	528.1	C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Auch nicht untersucht wurden die Auswirkungen einer Bebauung bis 90 m Höhe auf die Niederschläge in den sog. Windschattenbereichen. Ich beziehe mich auf die umfangreichen Untersuchungen der TUB FB 14 der Hochhausbebauung 'Steglitzer Kreisel' in Bezug auf die Niederschlagsereignisse und Niederschlagsmengen vor und nach der Baumaßnahme. Im Ergebnis zeigte sich eine erhebliche Verringerung der Niederschlagsereignisse und Niederschlagsmengen in den sog. Windschattenbereichen bis zu 5 km Entfernung. Der hier behandelte Geltungsbereich ist den vorgenannten Untersuchungsergebnissen entsprechend besonders stark betroffen.	528.2	C72_nur_VI-140cab C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Ich halte daher eine derartige Bebauung an der Stelle für nicht vereinbar mit dem Gemeinwohl.	528.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Ich fordere Sie hiermit auf, eine entsprechende Nachuntersuchung nach vorgenannter Maßgabe vorzunehmen und bitte mich über diesen Vorgang weiter zu unterrichten.	528.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
536	18.02.2021	Ergänzend zu meiner ersten Stellungnahme, möchte ich z.K. geben, dass ich als eh. Teilnehmer am Wettbewerbsverfahren "Gleisdreieck" und eh. Mitglied als Bürgerdeputierter in den Kreuzberger BVV-Bau- und Umweltausschusses mich von diesem B-Plan Verfahren genötigt und abgestoßen fühle.	536.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Das "Gleisdreieck" ist dem Bürger immer als Ausgleich der Belastung, auf Grund der hohen Baudichte der angrenzenden Häuserblöcke versprochen worden. Das missachten Sie mit mangelbehafteten Gutachten und Fachleute. Stellungnahmen.	536.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C74_Fachgutachten
529	18.02.2021	Ich bin fassungslos in Anbetracht des geplanten Bauvorhabens am Gleisdreieck. Hier meine Bedenken: 1. Die Umgebung des Gleisdreieckpark ist heute schon so sehr verdichtet, dass es schon jetzt an bestimmten Tagen und in der Nacht eine Übernutzung der Freiflächen gibt.	529.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C67_Park_Übernutzung
		2. Der Park hat eine hohe Bedeutung als Frischluftschneise zur Belüftung der Stadt. Es ist zu erwarten, dass die Bebauung mit den geplanten sehr hohen Häusern diese Funktion beeinträchtigt.	529.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		3. Wer baut heute noch Büro- und Verkaufsflächen in der Größenordnung? Es ist zu erwarten, und dafür gibt es schon heute Anzeichen, dass der Bedarf an Flächen zur Büronutzung nicht mehr in dem Maße gefragt ist. Was bleibt sind leerstehende Kolosse, die nur stören und dem Gemeinwesen entzogen sind.	529.3	C42_Büromarkt_Büroflächen C44_Einzelhandel

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		4. In unmittelbarer Nähe des Gleisdreiecks gibt es mit dem Potsdamer und Leipziger Platz diverse Einkaufsmöglichkeiten. Eine weitere eintönige mit immer den gleichen Geschäften, nämlich Verkaufsketten, andere können die Miete in der Regel gar nicht aufbringen, braucht keiner!	529.4	C31_Nutzungskonzept C44_Einzelhandel
		Lassen sie sich doch nicht aufs Glatteis führen mit immer den gleichen Argumenten, Modern, Metropole ..., es geht immer nur um Verwertung von Boden zum größtmöglichen Ertrag, von dem die Berliner Bevölkerung nichts hat! Eine Wende in der Baupolitik und Stadtplanung ist zwingend. Die Stadt denen die darin leben! Vielen Dank für Ihr Interesse und entscheiden sie richtig.	529.5	C30_Versiegelung_Verdichtung
530	18.02.2021	Die Hochhäuser passen nicht in einen Park und die weitere Versiegelung schadet der Natur. Werden gerade jetzt wirklich mehr Büroräume in Berlin gebraucht?	530.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C30_Versiegelung_Verdichtung C42_Büromarkt_Büroflächen
531	18.02.2021	Vielen Dank, dass die Möglichkeit einer Stellungnahme bereitgestellt wurde. Vor allem in Zeiten von Corona sind wir als Bevölkerung an die Grünflächen der Stadt angewiesen. Es ist ein Ort der Erholung und der Auszeit vom Alltag. Und dies ist notwendig! Berlins Bevölkerung wächst und wächst! Jede Grünfläche wird also benötigt. Ich bitte Sie zurück an den Volksentscheid über das Tempelhofer Feld im Jahr 2014 zu denken. Gerade das Zeigt doch, welche immense Rolle Grünflächen für die Bevölkerung darstellen.	531.1	C63_Park_Erhalt C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Von den ökologischen Gründen ganz abzusehen! Eine Vielfalt von Insekten, Vögeln und Pflanzen findet im Gleisdreieck-Park sein zu Hause. In Zeiten der Klimakrise ist diese Vielfalt ebenso bedeutend wie jeder Baum, der am Leben gelassen wird.	531.2	C13_Flora_Fauna C14_Artenschutz
		Ich bitte sie also inständig, BITTE bebauen die den Gleisdreieck-Park NICHT. Keinen einzigen Zentimeter. Im Sinne der Umwelt, der Bevölkerung und der Erholung.	531.3	C63_Park_Erhalt
532	18.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung.	532.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Große neue Bürohäuser sollen direkt am gebeutelten Gleisdreieckpark entstehen. Paar hundert Meter davon entfernt gibt es doch schon mit Potsdamer Platz, Sony Center und Leipziger Platz einen riesen Areal mit vielen Bürohäusern. Gleichzeitig wird diese Ecke vom Gleisdreieckpark immer weiter zugebaut mit Flottwellstraße und das Parkhaus am Gleisdreieck.	532.2	C26_Gesamtentwicklung
		Wie sollen weiterhin die Büroarbeiter zu ihren zukünftigen Büros überhaupt kommen? Alleine über die U-Bahn-Linien, Schönebergerstr. und Luckenwalder Straße wird das ganz schön eng werden. Einigen Gebäuden sind eigentlich abgeschnitten von der Straßenanbindung. Wird die Anbindung dann doch zusätzliche Grünfläche kosten?	532.3	C35_gesicherte_Erschließung C34_zusätzlicher_Verkehr
		Wesentlich einheitlicher wird das Bild sein, wenn diese Areale dem bereits bestehenden Gleisdreieckpark zugefügt werden. Mehr Grünfläche, insbesondere im Zentrum von Berlin, tut im Endeffekt auch den bestehenden Bürogebäuden in der Umgebung gut.	532.4	C33_alternatives_Konzept
		Es ist klar, dass Investoren nur das Geld im Auge haben und aus allem Profit herausschlagen möchten. Es liegt aber an Ihnen, so eine grenzwertige, geldgierige Entwicklung nicht zuzulassen.	532.5	C71_Abwägung_privat/öffentlich
533	18.02.2021	Bitte hören Sie auf, jedes grüne Stück Berlin zu bebauen, und beginnen Sie endlich mit nachhaltiger, ökologisch sinnvoller Flächennutzung. Berlin als grüne, offene, weitläufige Stadt geht Stück für Stück verloren.	533.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C30_Versiegelung_Verdichtung
534	17.02.2021	1.) Angesichts der Corona-Pandemie wird verstärkt im Home-Office gearbeitet. Daher ist der Bau von neuen Bürogebäuden im Moment wenig sinnvoll. Was die Stadt dagegen dringend benötigt, ist bezahlbarer Wohnraum. 2.) Demnach Wohngebäude statt Bürogebäude auf dieser Fläche. Das Argument, es sei zu laut, zählt nicht. Auch an Straßen ist Lärm!!	534.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		3.) Hier wird kostbarer innerstädtischer Raum zugebaut!	534.2	C30_Versiegelung_Verdichtung
		4.) Zu breite Fahrradwege → Schnellstraßen für Kampfradler!! 5.) Wir brauchen Flächen für Fußgänger → Verkehr aller Art haben die AnwohnerInnen schon genug.	534.3	C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
		6.) Schauen Sie mal am Wochenende in den Park am Gleisdreieck → da sind schon jetzt so viele Menschen unterwegs. Warum durch Neubauten noch mehr Menschen anlocken? Zu viel ist zu viel!!!	534.4	C67_Park_Übernutzung
535	18.02.2021	Einwendung gegen den Bau von Hochhäusern zur Büronutzung im Gleisdreieckpark Die Bebauung in der vorgesehenen Weise lehne ich ab aus folgenden Gründen:	535.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		der Charakter des Parks wird "erdrückt" von den vorgesehenen z.T. 90 m hohen Bauten.	535.2	C72_nur_VI-140cab C64_Park_optische_Einengung
		die Frischluftschneise geht verloren,	535.3	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		die Verschattung ist falsch berechnet und nicht ausreichend genau dargestellt.	535.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		es gibt zu wenig Außenraum und Stellplätze für die vorgesehenen 4.500 dort arbeitenden Menschen,	535.5	C72_nur_VI-140cab C35_gesicherte_Erschließung
		die Anreise von tausenden zusätzlichen Menschen zu den Büros durch den Park (Fahrrad) oder mit dem Auto sowie deren regelmäßiger Aufenthalt im Park (während der Pausen etc.) ist eine nicht zumutbare zusätzliche Belastung für den Park, der jetzt schon fast übernutzt ist. Es entstehen ja zurzeit sehr viele zusätzliche Wohnungen auf der gegenüberliegenden Seite sowie auf der anderen Seite des Kanals, deren Bewohner ebenfalls den Park nutzen werden.	535.6	C67_Park_Übernutzung
		- die große Anzahl neuer Büros wird nach Corona und bei stark sinkenden Zuzugszahlen für Berlin sehr voraussichtlich nicht mehr benötigt. Der Leerstand am Potsdamer Platz ist jetzt schon entsprechend hoch. - Das betrifft ebenso die vorgesehenen Läden und Cafés sowie das Hotel, es gibt bereits zu viele Hotels an diesem Standort. Wenn die Messen entfallen, da sie aus Kostengründen zukünftig online stattfinden, machen sich die Hotels nur gegenseitig Konkurrenz und sind nicht ausgelastet. - Ebenso werden noch über 60.000 m² Gewerbefläche und Büros am ehemaligen Postscheckamt gebaut bei abnehmendem Bedarf.	535.7	C42_Büromarkt_Büroflächen C72_nur_VI-140cab C44_Einzelhandel C31_Nutzungskonzept
		die Skyline des Gleisdreiecks wird verbaut, der Denkmalcharakter geht für die Besucher verloren.	535.8	C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		die großflächige zusätzliche Bodenversiegelung und Verwendung von Beton für mind. 4 Hochhäuser führt zu weiterer Aufheizung des Klimas und zu schlechterer Luft- und Aufenthaltsqualität in der Stadt.	535.9	C17_Versiegelungsgrad C82_keinGegenstand (vertiefende Planung) C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich bitte dringend darum, die unverhältnismäßige Planung nochmal zu überarbeiten und - wenn überhaupt - sehr viel kleinteiliger und dort ausschließlich aus Holz zu bauen. Vielen Dank für die Berücksichtigung meiner Argumente.	535.10	C28_städtebauliches_Konzept C82_keinGegenstand (vertiefende Planung)
537	18.02.2021	Ich möchte Sie bitten, die geplante Höhe der Gebäude nochmals gründlichst zu überdenken. Solch hohe Gebäude würden den Park nachhaltig verändern. Es ist schwierig genug, in Berlin einen Ort zu finden, an dem man noch ein größeres Stückchen Himmel sehen kann. Der Erholungswert des Parks würde durch die hohen Gebäude erheblich abgemindert werden. Ich möchte Sie bitten, die Planung so nicht umzusetzen und auch darauf zu achten, dass Berlin weiterhin lebenswert sein kann. Allein schon halb so hohe Gebäude würden einen deutlichen Unterschied machen und könnten ein Kompromiss sein.	537.1	C28_städtebauliches_Konzept C50_Gebäudehöhen C68_Park_Aufenthaltsqualität
538	18.02.2021	Ich bin kein Bürger von Berlin. Ich bin immer wieder in Berlin zu Besuch und halte mich seit der Eröffnung des Ost- und Westparks in 2013 bei meinen Besuchen gern dort auf. Auch sorgen mich die Auswirkungen auf die Bürger von Berlin und auf das Klima (Klimawandel!).	538.1	-
		Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil im Bebauungsplan nur die Verschattung des Westparks begutachtet wird. Dabei sind neben weiteren Flächen auch benachbarte Gebäude betroffen. Hier fehlen die Adressen der Häuser, die verschattet werden und die Berechnung wie viel Schatten sie abbekommen und wie viel Sonnenstunden verbleiben. In den Wintermonaten wird morgens nicht nur der mittlere Teil des Westparks verschattet. Auch der nördliche Teil des Westparks wird vollständig verschattet. Die Schatten der 90 m hohen Gebäude reichen in den Morgenstunden des 21. Dezember bis in den Tiergarten hinein. Es fehlt eine Betrachtung der Wohnungen in der Umgebung. Die zusätzliche Verschattung durch die hohen Gebäude hat eine große Bedeutung für die Wohnungen in der Umgebung. Wenn die Besonnungsanforderungen (DIN 5034) für die Altbaugebieten nur knapp erfüllt werden oder unterschritten sind ist eine weitere, großräumige Belastung durch die Beschattung unzulässig.	538.2	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Das klimaökologische Fachgutachten betrachtet lediglich den Nahbereich. Es erfolgt eine Unterscheidung zwischen den so bezeichneten „windstarken Normallagen in denen der Siedlungsraum gut durchlüftet wird und eine Überwärmung kaum gegeben ist,“ und die nicht weiter betrachtet wird, und der Situation mit Windstille „kein überlagernder geostrophischer Wind“. Situationen mit nicht vollständigem Stillstand, sondern mäßiger Windstärke herrschen jedoch vor, in denen es dann auch zu Schadstoffbelastungen und im Sommer zu Überhitzung kommen kann. In den am häufigsten vorkommenden, schwachwindigen Situationen ist ebenfalls der regionale Luftaustausch maßgeblich, der dann durch eine bis zu 90 m hohe Wand aus Häusern mit kurzen Lücken ein Stück zusätzlich beeinträchtigt wird. Dieser Effekt wird nicht ermittelt.	538.3	C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Hier ist zum einen die kumulative Wirkung bedeutsam, die durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Hochhausprojekten zustande kommt. Jedes diese Hochhäuser trägt damit zu einer Verschlechterung des Luftaustausches bei. Dies erhöht dann die innerstädtische Immissionslast und die sommerliche Überhitzung. Möglich und erforderlich wäre zum einen eine übergreifende Betrachtung der kumulativen Wirkung von Hochhausbauten. Zum anderen muss bei wesentlichen Einzelmaßnahmen die Wirkung genau dieses Bauwerks auch in einem größeren Maßstab geprüft werden. Die aus dem übrigen Niveau herausragende Einzelbauten sind dabei wesentlich schädlicher als eine Bebauung, die sich im Ganzen an der Umgebung orientiert. Die beiden geplanten südlichen Türme sind daher doppelt nachteilig, weil sie gerade zwischen den Offenlandbereichen des Parks liegen, in denen die freie Luftströmung bis zum Boden reicht und somit die volle Höhe der Türme eine Barriere Wirkung erzeugt. Auch der Austausch zwischen kühlen, offenen Parkflächen und den wärmeren, bebauten Stadtteilen wird bei einer schwachwindigen Lage befördert, und genau dies wird durch Hochhäuser beeinträchtigt.	538.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Ein weiterer Effekt ist die Aufheizung der Stadt durch die Hochhäuser. Infolge ihrer Aufreihung in Nord-Süd-Stellung und mit überwiegend auch Ost-West ausgerichteten Hauptfassaden führen sie in besonderem Maße dazu, dass die niedriger stehende Morgen- und Abendsonne besonders im Sommerhalbjahr das Gebäude aufheizt. Im Klimagutachten wird diese Aufheizung nicht beachtet.	538.5	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Das Immissions- und Klima-Gutachten beantwortet die klimatologisch wesentlichen Fragen nicht. Die gesamtstädtische Belastung wird nicht in ein Verhältnis zum geschaffenen Bauvolumen gestellt.	538.6	C74_Fachgutachten
		Im Windkomfortgutachten erfolgt keine großräumige Analyse der Luftqualität in hochbelasteten Straßen wie der Yorckstraße und der Bülowstraße. Die Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorck- und Bülowstraße als Folge der im Windkomfortgutachten nachgewiesenen Barriere Wirkung der Hochhäuser wird aber nirgendwo ermittelt. Das Windkomfortgutachten berücksichtigt insbesondere nicht den Möckernkiez und die Bebauung westlich des Parks. Diese bewirken zusammen mit den Hochhäusern eine kumulative Wirkung für schlechtere Luftqualität in der Yorckstraße und den anliegenden Straßen. Der Luftaustausch vermindert sich besonders bei West- und Ostwind auch in den Nord-Süd-ausgerichteten Straßen wie der Großbeerenstraße und dem Mehringdamm durch die Hochhausreihe. Diese liegen zwar außerhalb des Darstellungsbereichs des Windkomfortgutachtens, aber die Wirkung endet natürlich nicht abrupt. Nachdem bereits jetzt in mehreren dieser Straßen eine hohe Schadstoffbelastung vorliegt (und sommerliche Überhitzung ebenso), wäre zu prüfen gewesen, auch in kumulativer Betrachtung, wie sich	538.7	C72_nur_VI-140cab C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen C19_Luftschadstoffe

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		das Vorhaben auswirkt und bei wie vielen Menschen Grenzen überschritten werden. Es erfolgt eine Gesundheitsgefährdung der Menschen in Berlin durch die Schadstoffbelastung und der Erhöhung der sommerlichen Temperaturen.		
		Der überwiegende Teil der Fläche, auf der die Hochhäuser entstehen sollen, ist bisher nicht versiegelt. Auch dadurch erhöhen sich die Umgebungstemperaturen. Durch die Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation fehlt dem Park in Zukunft das Wasser.	538.8	C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung
		Es erfolgt durch die Bebauung eine Überlastung des schon jetzt stark genutzten Parks durch kommerzielle Angebote von Einzelhandel und Gastronomie in den Sockelgeschossen der Hochhäuser.	538.9	C67_Park_Übernutzung
		Die Auswirkungen der Hochhausplanung sind auf den Park verheerend. Weniger Sonne, mehr Wind, mehr Hitze und mehr Trockenheit im Sommer.	538.10	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die sieben Häuser schieben sich wie ein Keil von Norden nach Süden zwischen Westpark auf der einen sowie dem Museumspark und den Ostpark auf der anderen Seite. Der historisch entstandene Freiraum aus den drei alten Güterbahnhöfen zwischen Schöneberg und Tiergarten westlich und Kreuzberg östlich wird zerschnitten. Die von den Bahnlinien geprägte Landschaft wird vollständig verändert.	538.11	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen
539	18.02.2021	Das geplante Bauvorhaben beruht offenbar auf einer mangelhaften Abstimmung der B-Pläne zwischen Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Mitte und mit dem Flächennutzungsplan des Senats.	539.1	C83_unklareAussage C40_FNP_Entwickelbarkeit
		Eine solche Baustelle würde den Park auf dem Gleisdreieck auf Jahre zur Makulatur werden lassen. Der Park würde mitnichten noch als Ausgleichsmaßnahme zur dichten Bebauung Potsdamer Platz gelten können, ganz im Gegenteil. Auch wenn die Senatsverwaltung für Umwelt, Klima und Verkehr sich darum bemüht, den einzigen Weg zwischen den beiden Parkteilen offen zu halten, würde die Baustelle die unbehelligte Überwegung zum zweiten Parkteil auf Jahre zu einer Tortur werden lassen, angesichts dessen, dass man heute mit derartig großen Maschinen meint bauen zu müssen, die entsprechend autobahnartig große "Baufreiheiten" benötigen. (Sog. "Baufreiheiten", die bekanntlich den Fußgängern gerne auf Jahre alle Freiheiten und Weggerechte nehmen, siehe Baustelle Bülowstraße/ Ecke Potsdamer Straße, wo einem zum Bus eilenden Blumenthalstraßen-Bewohner drei- bis fünffaches an der Ampel-warten-sollen ungeniert zugemutet wird oder eine "behutsame" Park-Entwicklung auch nicht erlaubt haben.) Der Park auf dem Gleisdreieck würde damit in seiner Funktion extrem beeinträchtigt.	539.2	C25_baubedingte_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Übrigen sind den Bewohnern des Bülowbogens resp. Nordschönebergs, Süd-Tiergartens und Kreuzbergs (vor allem im Bülowbogen) die seit über 30 Jahren ständigen Baustellen, samt Baulärm und Baustaub und Behinderungen nicht mehr zuzumuten. Anzuregen wäre eine Prüfung und wissenschaftlich Studie, wie viele der Anwohner schwerwiegenden Folgekrankheiten ertragen müssen durch diese Dauerbelastungen, welcher Schaden den Krankenkassen und der Allgemeinheit dadurch entstand.	539.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Resultat der Hochhäuser mit dem widerlichen Reklamenamen "Urbane Mitte" wäre eine massive klimatische Verschlechterung des Parks auf dem Gleisdreieck und der umliegenden Wohnquartiere. Der Luftaustausch wäre massiv beeinträchtigt. Die Hochhäuser würden weniger Regenfall bedeuten. Hochhäuser bedeuten für Fahrradfahrer bekanntlich Windböhen-Streß (wie unter dem bekannten Gebäude in der Pallasstraße) mit Unfallgefahr.	539.4	C20_klimaökologische_Auswirkungen C83_unklareAussage C22_Windkomfort
		Last-not-least: Der namensgebene Bahnhof Gleisdreieck wäre nicht mehr zu sehen, vor allem nicht mehr vom Park-Eingang von der Bülowstraße her. Der bisher interessante optische Gesamteindruck des Westparks würde von den geplanten Hochhäusern erdrückt.	539.5	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen C64_Park_optische_Einengung
		Da nun bekannt ist, dass die Bauherren eine vorher notwendige Umweltstudie nicht unternehmen ließen und eine um ein Drittel zu große Bauplanung beabsichtigen, ist das Ganze als ein unseriöses Manöver zu betrachten. Geeignet die entsprechenden hauptsächlich entscheidenden Personen zu blamieren.	539.6	C81_Subjektiv C48_GF/GFZ-Höhe
540	18.02.2021	Ich spreche mich hiermit gegen den vorgelegten Bebauungsplan aus. Berlin sieht seit dem Mauerfall inzwischen ohnehin an vielen Ecken weder urban noch wie Berlin aus. Am Gleisdreieck hatte bisher mit der Parkgestaltung noch einer der wenigen positiven Transformationsprozesse stattgefunden. Der ist nun mit der geplanten Bebauung auch noch gefährdet.	540.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele
541	18.02.2021	Hiermit möchte ich meiner Erschütterung über das so genannte Projekt "Urbane Mitte" Ausdruck geben. Erst in den letzten Wochen drang die Information über die konkreten Pläne durch. Es wäre für das gesamte Areal (sowohl der Kreuzberger Seite, als auch der Schöneberger) eine wirkliche Zumutung, wenn die Pläne in dieser Form umgesetzt werden würden.	541.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		In dieser Gegend braucht niemand Bürotürme und schon gar nicht 90m hohe. Selbst wenn der Gleisdreieckspark nur mit diesem "Deal", dass dort gebaut werden darf, überhaupt erst zustande gekommen ist (wohlgemerkt 2005!), darf nicht außer Acht gelassen werden, dass der Bedarf, auch unter Berücksichtigung der bereits intensiven Bebauung um den Park herum, sich geändert hat.	541.2	C26_Gesamtentwicklung C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C50_Gebäudehöhen
		Der Park ist jetzt schon im Tagesdurchschnitt sehr stark frequentiert, bereits jetzt gibt es aufgrund der vielen neuen Wohnungen ebenfalls einen sehr hohen Durchgangsverkehr. Mit Bauvorhaben in dieser Größenordnung wird das gesamte Areal seine Lebensqualität unrettbar verlieren. Wenn täglich tausende zusätzliche Menschen dort dazu kommen, wird der Sinn und Zweck eines Parks nicht mehr da sein.	541.3	C67_Park_Übernutzung
		Wenn man sich darüber hinaus die zu erwartende "Verschattung" ansieht, wird es nur für einige wenige, die in diesen Büros dann arbeiten ein Gewinn sein, allen anderen Anwohnern und auch erholungssuchenden Parkbenutzern wird die Sonne deutlich merkbar weggenommen werden.	541.4	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Solche Bauvorhaben sind gerade zu und sicher auch nach Coronazeiten absolut nicht mehr zeitgemäß, da sich viel mehr ins Homeoffice verlagern wird und es viel wichtiger wird, die Lebensqualität für die Menschen, die in der Stadt leben, zu erhöhen. Bürotürme in dieser Größenordnung haben keinen Nutzen für die Bevölkerung, sondern dienen wirtschaftlichen Interessen einiger weniger.	541.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Natürlich muss sich das Areal entwickeln, aber nur unter Einbeziehung der Anwohner und mit Konzepten, von deren Umsetzung am Ende eine breite Mehrheit profitiert. Ich danke Ihnen herzlich für alle Mühen, dieses Projekt doch noch in eine andere Richtung zu drehen.	541.6	C27_Ziel_B-Plan C09_Mehrwert
542	18.02.2021	Bezüglich des Plans "Urbane Mitte Süd" bitte ich Sie, ganz besonders die Bedenken in Betracht zu ziehen, die die Folgen für das Stadtklima betreffen. Diese sind von Expert*innen ausführlich erläutert worden, und sollten entsprechend im Entscheidungsprozess berücksichtigt werden.	542.1	C59_nachhaltiges_Quartier C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Der Klimawandel wird sich in den nächsten Jahrzehnten auch in einer Stadt wie Berlin drastisch bemerkbar machen. Stadtklima ist keine Nebensache, die Folgen unüberlegten Handels werden sich in Form schlecht umkehrbarer Erscheinungen bemerkbar machen, wie u.a. Überhitzung der Innenstädte und schlechter Qualität der Luft. Bebauungspläne sollten Fragen, die das Stadtklima betreffen, als prioritär sehen und neue Bauvorhaben vor allem unter diesem Gesichtspunkt abwägen.	542.2	C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Aus diesem Grund bitte ich Sie, die Planung nochmal zu überarbeiten und im Einklang mit dem Schutz des Stadtklimas zu überdenken. Vielen Dank für die Berücksichtigung meiner Argumente.	542.3	C59_nachhaltiges_Quartier
543	18.02.2021	Zum Thema „Besonnung und Verschattung“ In dem Gutachten wurde nicht berücksichtigt, dass in den Nachmittagsstunden die westlich liegenden Gebäude ebenfalls Teile des Parks verschatten werden. In dem Gutachten von Müller BBM	543.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		werden diese Schatten zwar dargestellt. In der Bewertung durch das Gutachten und in der Begründung zum Bebauungsplan werden sie jedoch nicht berücksichtigt.		
		Ein weiteres Defizit des Bebauungsplans ist, dass nur die Verschattung des Westparks begutachtet wird. Darauf wird in der Begründung auch nicht hingewiesen.	543.2	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Dabei sind zahlreiche weitere Flächen und benachbarte Gebäude betroffen. Hierzu zählen Häuser in der Pohl- und Kurfürstenstraße. Der Straßenraum wird verschattet und etliche Fassaden. Nachmittags fällt der Schatten bis in das Wäldchen auf dem ehemaligen Anhalter Personenbahnhof südlich des Tempodroms. In den Wintermonaten wird morgens nicht nur der mittlere Teil des Westparks verschattet, sondern bis in die Mittagszeit auch der nördliche Teil des Westparks fast vollständig. Im Sommer werden die Schatten morgens bis in den Bülowbogen, bzw. auf die dem ehemaligen Bahngelände zugewandten Gebäudeseiten fallen. Der Nelly-Sachs-Park ist betroffen genauso wie die östlichen Fassaden der Dennewitzstraße. Nachmittags werden die Schatten in den Park des Technikmuseums und den nördlichen Teil des Ostparks fallen.	543.3	C72_nur_VI-140cab C52_Verschattung
547	18.02.2021	Eklatante Mängel des Nutzungskonzeptes: 1. Es wird ein Fehlen innerstädtischer Büroflächen angenommen und mit einer geringen Leerstandsquote eines (!) Marktteilnehmers argumentiert. Ein solches interessensgeleitete Gutachten eines Marktteilnehmers ist in keiner Form geeignet, um objektive Werte zu ermitteln. Es fehlt ein unabhängiges Gutachten zur Büroflächennachfrage an diesem Ort sowie eine Kalkulation zu den zu erwartenden Vermietungspreisen. Ebenso fehlt eine nachhaltige und zukunftsfähige Untersuchung zur Entwicklung des Büroflächenmarktes insbesondere in Kreuzberg-Friedrichshain. Gerade auf diesem Markt kommt es zu substanziellen Veränderungen, da durch zunehmende Digitalisierung Büroflächen außerhalb der bisherigen Standorte oder aber Verlagerungen aus der Stadt heraus erfolgen. Diversen unabhängigen Gutachten ist doch bereits heute zu entnehmen, dass der Markt an Büroflächen (erheblich) schrumpfen wird bzw. die Nachfrage nach Flächen sinkt. Obwohl die meisten derzeitigen Büroflächen längerfristig vermietet sind, ist der Leerstand bis Ende 2020 bereits auf 3,1 % angestiegen. Dies wird sich insbesondere auf Lagen mit hohen Neubaumieten und dort erst recht auf Hochhäuser auswirken.	547.1	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Während ausführlich auf die Einzelhandelsgutachten eingegangen wird, liegen keinerlei Aussagen zu der Büroflächenentwicklung oder den Sport- und Vergnügungsstätten vor. Zu einer möglichen Ausweitung der beabsichtigten Sportnutzungen und deren wirtschaftlichen Tragfähigkeit wird ebenfalls keine Aussage getroffen.	547.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		2. Als weiteren gravierenden Mangel bewerte die angestrebte touristische Vermarktung bzw. die gezielte Ansprache touristischer Nutzergruppen:	547.3	C45_Vergnügungsstätten

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		„Vorgesehen sind auch Vergnügungsstätten. Sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sollen ebenso zulässig sein wie Anlagen für kirchliche, kulturelle (z.B. Museum und Bibliothek), soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.“ (Seite 112 Begründung zum Bebauungsplan) „Die Kerngebiete sind durch die Nähe zum U- und geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck für die Ansiedlung von Vergnügungsstätten prädestiniert. Kerngebietstypische Vergnügungsstätten haben einen überörtlichen Einzugsbereich und sollen für ein größeres und allgemeines Publikum erreichbar sein. Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten können Beeinträchtigungen des Stadtbildes verbunden sein. Auch ist das Verhalten der durch die Vergnügungsstätten animierten Besucher im Allgemeinen nicht zu verhindern oder zu unterbinden. Der Ziel- und Quellverkehr überwiegend in den Abend und Nachtstunden gehört ebenfalls dazu. Ferner können Vergnügungsstätten zu einer Verdrängung von erwünschten Nutzungen führen...“ (S.119 B-Plan Begründung) Die Ausweitung von Vergnügungsstätten in weiterer Form neben den Diskotheken, wie Bars, Clubs usw. wird demnach nicht nur nicht ausgeschlossen, sondern ist offensichtlich sogar erwünscht. Schlimmer noch, der Begründung ist zu entnehmen, dass die daraus resultierenden Konflikte und Schäden wissentlich in Kauf genommen werden: „.... Mit der Ansiedlung von Vergnügungsstätten können Beeinträchtigungen des Stadtbildes verbunden sein. Auch ist das Verhalten der durch die Vergnügungsstätten animierten Besucher im Allgemeinen nicht zu verhindern oder zu unterbinden. Der Ziel- und Quellverkehr überwiegend in den Abend und Nachtstunden gehört ebenfalls dazu. Ferner können Vergnügungsstätten zu einer Verdrängung von erwünschten Nutzungen führen...“ (S.119 B-Plan Begründung)		
		Die Probleme, die sich daraus für die ansässige Bevölkerung, insbesondere auch für die Nutzer des angrenzenden Parks und Anwohner in der Nachbarschaft durch Drogen- und andere Kriminalität sowie Lärm und Müllbelästigungen ergeben, werden überhaupt nicht berücksichtigt! Weder gibt es eine Gefährdungsanalyse noch ein kriminologisches Gutachten. Es werden von Seiten des Bezirkes keine Auswertungen der bisherigen Ordnungsamt- und Polizeieinsätze oder der Berliner Kriminalstatistik im Zusammenhang mit dem Park Gleisdreieck noch mit dem Vorhaben „Urbane Mitte“ zur Verfügung gestellt noch ist geplant, diese zeitnah erstellen zu lassen.	547.4	C69_Drogen_Kriminalität
544	18.02.2021	Ich halte die geplante Bebauung des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für ausgesprochen ungeeignet für diesen Standort und die sich daraus ergebenden negativen Veränderung für das Quartier und Berlin.	544.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Die hier geplante ausgesprochen intensive Nutzung des Baugrundstückes in einer Sackgassensituation schafft eine für den Standort unerträgliche Verkehrssituation. Dies kann auch nicht durch das vorliegende Verkehrsgutachten entschärft werden! Bei der fraglichen Nutzung eines Kerngebietes muss das Thema Verkehr nochmals neu untersucht werden.	544.2	C35_gesicherte_Erschließung C83_unklareAussage

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
545	18.02.2021	Ich halte den Bau eines Büro-/Gewerbekomplexes inmitten eines erst vor kurzem geschaffenen Parks für einen Schildbürgerstreich. Meine/Unsere Begeisterung für den schön angelegten Gleisdreieck-Park ist in den letzten Jahren stark der Enttäuschung und Ernüchterung darüber gewichen, wie ringsum immer mehr Parkfläche von Wohnbauprojekten "angefressen" wurde, dabei macht Wohnungsbau im oder um einen Park zumindest noch etwas Sinn. Dies ist aber bei Gewerbebauten, zumal im Zentrum der beiden Parkhälften, nicht der Fall.	545.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept
		Ich kann nicht verstehen, wie in der heutigen Zeit eine Stadtverwaltung dieses genehmigen kann. Auf all die sonstigen Details gehe ich hier nicht ein (Büro-Überangebot, Parkübernutzung, Verkehr...etc. Ich bitte dringend, diese Vorhaben zu entschärfen, besser noch ganz abzusagen.	545.2	C81_Subjektiv
546	18.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" ab.	546.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
548	18.02.2021	Hiermit wende ich mich gegen die geplante Bebauung des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, da ich diese als extrem schädlich für das Areal auffasse. Dies speist sich aus den folgenden Überlegungen:	548.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Lehren aus der Corona-Pandemie werden missachtet: weniger Büroraum, aber mehr Wohnraum und größere Parks werden gebraucht. Stattdessen werden mit dem Bebauungsplan in erster Linie Büroraum und Touristikangebote geschaffen, welches nicht den nachhaltigen Veränderungen in diesen beiden Bereich durch die Pandemie gerecht wird.	548.2	C31_Nutzungskonzept C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Die Türme passen mit ihrer Höhe in keiner Weise in die bestehende Bebauung und erschlagen das Gebiet förmlich von allen Seiten. Dies führt zu einer optischen Beeinträchtigung während des Aufenthaltes im Areal	548.3	C28_städtebauliches_Konzept C29_Einbindung C50_Gebäudehöhen C64_Park_optische_Einengung
		Die immense Verschattung des Westparks in den Vormittagsstunden und des Museumsparks in den Nachmittagsstunden, die durch die Höhe der Türme entsteht, ist für mich ein weiterer Aspekt, der die Lebensqualität des Parks und damit den Erholungswert für die Stadtbewohner maßgeblich reduzieren wird.	548.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Durch die Hochhäuser ist eine Erhöhung der Windgeschwindigkeiten rund um die Hochhäuser zu erwarten und sorgt damit neben der Verschattung für eine weitere Reduzierung der Lebensqualität im Park.	548.5	C22_Windkomfort
		Ich halte daher eine derartige Bebauung an der Stelle für nicht vereinbar mit dem Gemeinwohl. Ich fordere Sie hiermit auf, den Bebauungsplan neu zu denken und bitte mich über diesen Vorgang weiter zu unterrichten.	548.6	C71_Abwägung_privat/öffentlich C09_Mehrwert
549	18.02.2021	Als betroffener Anwohner am Tempelhofer Ufer / Landwehrkanal zwischen Schöneberger und Luckenwalder Straße sehe ich im (übergeordneten) B-Planverfahren „Urbane Mitte“ (ehem. VI-140 ca.) verschiedene Stadtentwicklungspläne (STEP) nicht ausreichend berücksichtigt. Das Land Berlin hat z.B. STEP zu den Themen Klima und Verkehr aufgestellt. Außerdem gibt es ein sogenanntes „Hochhausleitbild“. Diese -um nur exemplarisch einige Beispiele konkret zu benennen- werden in der Begründung zum B-Plan nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt. Dies ist zu ergänzen / zu korrigieren.	549.1	C07_Stadtentwicklungsplänen C08_Hochhausleitbild
		Als direkter Anlieger / Anwohner sehe ich außerdem meine Belange an ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld nicht beachtet. Mir fehlt zum Beispiel eine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des entstehenden Schattenwurfes der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten.	549.2	C52_Verschattung
		Im aktuellen B-Plan VI-140cab mag vielleicht keine Wohnbebauung im Bestand betroffen sein, für das Baufeld Nord (B-Plan VI-140caa?) ist dies aber unbedingt vorzulegen. Es ist wohl unumstritten, dass Sonnen- bzw. Tageslicht wesentlicher Faktor für ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld sind. Hier dürfen die Belange der alteingesessenen Anlieger (Anwohner und Mitarbeiter der ansässigen Firmen/Betriebe) nicht gegenüber den Interessen eines kommerziellen privaten Investors zurückgestellt werden. -Zur Berücksichtigung im (Folge-)Verfahren „Urbane Mitte Nord VI-140caa?): Die Wohnungen am Tempelhofer Ufer und der Schöneberger- und Luckenwalder Straße sind –gerade in den unteren Etagen- bereits im Bestand teilweise sehr dunkel. Wenn nun um die Hochbahntrassen von U1 und U2 fünf 60 bis 90 m hohe Gebäude errichtet werden, wird der zusätzliche Schattenwurf enorm sein. Ich gehe davon aus, dass naturgemäß auch die vorhandenen Wohnungen in Flottwellstraße (und ggf. darüber hinaus Richtung Potsdamer Straße) und im Möckernkiez von Schattenwurf betroffen sein werden. Dies ist nachvollziehbar darzustellen, damit die Betroffenen ihre Belange richtig einschätzen können. Die verschatteten Häuser sind nach Straße und Hausnummer vollständig aufzulisten.-	549.3	C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im aktuellen Verfahren VI-140cab ist vermutlich insbesondere der Museumspark vom Technikmuseum, der Ostpark, Teile vom Westpark und das Veranstaltungsgelände der STATION Berlin betroffen. Ich vermisse eine aussagekräftige Darstellung, wie diese Gelände von Schattenwurf betroffen sein werden. Die „drei Parks“ (Ost, West, Museum) dienen der Erholung der Allgemeinheit / der Berliner Bevölkerung – dies beinhaltet sicher auch das „Recht“ auf Sonnenlicht.	549.4	C52_Verschattung C53_Verschattung_Technikmuseum C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Im ursprünglichen Verfahren (frühzeitige Beteiligung) VI-140 ca. wurde in der Begründung zum Bebauungsplan mehrfach auf ein sogenanntes „Konsenskonzept“ verwiesen. Im Moment läuft eine Petition gegen dieses Verfahren in seiner derzeitigen Planung mit bereits über 7.000 Unterstützern. Im Sinne eines „Konsens“ ist es zwingend erforderlich, die Einwände dieser Unterstützer zu berücksichtigen und insofern tatsächlich einen Konsens über die künftige Nutzung der Baugrundstücke zu erzielen. Ich gehe davon aus, dass das Bezirksamt die Belange der Berliner Bevölkerung angemessen berücksichtigen wird.	549.5	C76_Beteiligungsmöglichkeit C77_Öffentlichkeitsbeteiligung C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Sofern hieraus Schadenersatzforderungen des Inverstors (aufgrund des 2005 geschlossenen städtebaulichen Rahmenvertrages) entstehen sollten, wird sich auch hierfür eine Lösung finden. An anderer Stelle gibt das Land Berlin auch Geld -z.B. für die Ausübung von Vorkaufsrechten- aus. Schadenersatzforderungen sollten auch nicht dem Bezirk angelastet werden, sondern unter dem Gesichtspunkt des (All)Gemeinwohls vom Land Berlin (der/den Senatsverwaltung/en) getragen werden – letztlich trägt sowieso der Steuerzahler die Kosten, dann sollten dessen Interessen auch zufriedenstellend vertreten werden. Zumindest was die 7.000+ Unterzeichner der Petition betrifft ist dies mit der vorgelegten Planung nicht gegeben.	549.6	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan
		Eine Überarbeitung der Planung und Anpassung an gesunde Wohn-, (Arbeits-) und Lebensverhältnisse (insbesondere den Bestand betreffend) wird gefordert.	549.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
550	18.02.2021	Als Bürgerin von Berlin und Anwohnerin, deren langjährigem bürgerschaftlichen Engagement der Gleisdreieckspark zu großen Teilen seine Existenz verdankt, wünsche ich mir ein lebenswertes Berlin als Stadt der Zukunft und eine Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre eigenen Grundbedürfnisse nicht befriedigen können.	550.1	-
		Die Planung dieses Areals muss sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten. Nicht mehr und nicht weniger fordere ich von den politischen Akteuren und dem verantwortlichen Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg.	550.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
		Ich fordere die Einstellung des Bauvorhabens Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ mitten im Park am Gleisdreieck lt. Bebauungsplan VI-140cab.	550.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
551	18.02.2021	Die vom Gesetzgeber vorgesehene Bürgerbeteiligung ist aus meiner Sicht eine reine Farce. Für das Gleisdreieck und Umgebung hat es in der Vergangenheit mehrere solcher Verfahren gegeben. Den immer wieder verwendeten stereotypen Kommentar "Wird weggewogen" für zum Teil äußerst aufwendig recherchierte Stellungnahmen durch engagierte Bürger, Naturschutzorganisationen etc. habe ich in äußerst negativer Erinnerung. Meine These: Bei diesen Verfahren geht es den Ämtern nicht um tatsächliche Bürgerbeteiligung. Es soll lediglich der Eindruck entstehen, als würde man die Bedenken der Bewohner an diesem grotesken Bauprojekt ernst nehmen. In Wirklichkeit ist alles schon längst entschieden. Grund für die Investoren zu jubeln!	551.1	C77_Öffentlichkeitsbeteiligung C71_Abwägung_privat/öffentlich
552	18.02.2021	Ich bin Eigentümerin einer Wohnung in der Schönberger Ufer [...], die derzeit vermietet ist, die ich aber ich später selbst nutzen möchte. Der geplanten Baumaßnahme widerspreche ich aus folgenden Gründen:	552.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		1. Die vorgesehen Hochhausbebauung zerstört die bisher vorhandene historische Gleispark-Situation.	552.2	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C62_Ortsbild_Sichtachsen
		2. Der Park ist derzeit ein Erholungsraum für viele Berliner. Durch die Hochhausbebauung erfolgt eine Verschattung der Parkflächen, so dass der Park diesem Zweck nicht mehr in gleichem Maße gerecht werden kann. Die geplante Bebauung führt zu weniger Sonne und mehr Windbewegungen, so dass ein Aufenthalt nicht mehr attraktiv ist.	552.3	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C22_Windkomfort C68_Park_Aufenthaltsqualität
		3. Die vorgesehen Hotel- und Büronutzung ist derart in seiner Wirtschaftlichkeit kaum absehbar, so dass möglicherweise Leerstände entstehen werden. Ein weiterer Bedarf an Hotels und Büros in Berlin ist derzeit nicht erkennbar. Benötigt würden weitere Wohnungen. Eine Wohnbebauung in Hochhäusern ist allerdings sehr teuer und schafft daher keinen bezahlbaren Wohnraum.	552.4	C72_nur_VI-140cab C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		4. Vermutlich wird man auch in Berlin in Zukunft nicht ohne Hochhausbebauung auskommen. Jedoch sollte diese sich in das Stadtbild eingliedern und nicht in unmittelbarer Nähe zu einem Park erfolgen.	552.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C28_städtebauliches_Konzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
553	18.02.2021	Die derzeitige Planung der urbanen Mitte beinhaltet nur einen oberflächlichen nicht durchschlagende Ansatz zum Konzept der Nachhaltigkeit und der Schaffung von lebenswerten Räumen für Mensch und Natur und verstößt darüber hinaus massiv gegen bau- und umweltrechtliche Vorschriften ohne die dafür erforderliche Rechtfertigung.	553.1	C59_nachhaltiges_Quartier
		Geplant sind schlichtweg 7 Bürotürme, die relativ wenig mit einem zukunftssträchtigen und nachhaltigen Bauprojekt zu tun haben, wie es gerne verkauft wird. Dies wird dadurch deutlich, dass für die urbane Mitte bis heute kein integriertes abgestimmtes Nachhaltigkeitskonzept erstellt wurde. Dass die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsansätze in den anschließenden Planungsschritten lediglich angestrebt ist, ist skandalös. In der heutigen Zeit, wo jedem bewusst ist, wie wichtig auch eine nachhaltige Städtebauplanung ist und überall gefordert wird, dass wir für unsere Kinder und Enkel lebenswerte Räume schaffen müssen, ist es absolut fatal, diesen wichtigen Aspekt in der Städtebauplanung derart dem Zufall zu überlassen.	553.2	C72_nur_VI-140cab C59_nachhaltiges_Quartier
		Mit der urbanen Mitte entsteht mehr oder weniger ein zweiter liebloser Potsdamer Platz, der außer Einkaufstouristen und Menschen, die sich dort aufhalten müssen, weil sie dort arbeiten, keine Menschen anzieht. So wird es auch der urbanen Mitte ergehen. Wer möchte sich zwischen dicht gedrängten Bürotürmen aufhalten, auf zubetonierten Böden und im Schatten von rückschrittlich konstruierten Hochhäusern im Stil der 90er Jahre sitzen?	553.3	C81_Subjektiv
		Die von Berlin selbst definierten Entwicklungsziele zur Verbesserung der Lebensbedingungen für Mensch und Natur werden bei der Realisierung der urbanen Mitte nur in geringem Umfang berücksichtigt. Hierzu schreiben die Verantwortlichen selbst: „Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m ² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m ² werden 130 m ² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m ² . Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein.“	553.4	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Dass die behördlichen Stadtentwickler trotz dieses Wissens weiterhin an den veralteten Plänen für die urbane Mitte festhalten, ist ein Armutszeugnis für Berlin. Wo bleibt die Kreativität, die Visionen, die Vielfalt, für die die Berliner bekannt sind. Diese Art der Stadtentwicklung widerspricht überwiegend den Menschen, die hier leben. Allein 7 einfältige Hochhäuser zu bauen macht den betreffenden Bereich noch lange nicht urbaner und lebenswerter. Im Gegenteil. Die derzeitigen Nutzungsabsich-	553.5	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		ten helfen da auch wenig. Lediglich ein verschwindend geringer Teil soll für Kultur oder konsumfremde Zwecke genutzt werden. Wo doch gerade ganz deutlich wird, dass wir mehr Freiraum für Kultur brauchen. Stattdessen wird die Stadt immer mehr solcher Räume beraubt. So auch hier.		
		Die Zentralisierung von Büros in derartigen Bürotürmen ist ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass der Markt eine dezentrale Tendenz zeigt. Dies wird momentan noch mehr durch die aktuelle Corona-Pandemie deutlich. Es ist einfach nicht mehr zeitgemäß und sogar gesundheitsschädlich, Menschen auf dichten Raum zu drängen. Vielmehr bedarf es eines massiven Ausbaus von Grünräumen.	553.6	C42_Büromarkt_Büroflächen C82_kein_Gegenstand (allgemeine Aussage)
		Sie schreiben oftmals in Ihrer Begründung, dass der Fokus der urbanen Mitte nicht auf ökologischen Gesichtspunkten und der Schaffung von Grünräumen liegen muss, da ja der Gleisdreieckpark direkt nebenan liegt. Da beißt sich jedoch die Katze in den Schwanz, denn Sie werden auch durch das Bauprojekt massiv in den „Lebensraum Gleisdreieckpark“ eingreifen. Sie werden nicht nur eine wesentliche Qualität, wie Sie sie selbst beschreiben, nämlich die „erlebbare räumliche Weite“ mit diesem Bauprojekt zerstören.	553.7	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt C64_Park_optische_Einengung
		Sie versiegeln die Böden, bauen künstliche Tiefgaragen in die Erde, verglasen gigantische Höhen und greifen massiv in die Lichtverhältnisse ein, um nur die offensichtlichen Konsequenzen für den "Lebensraum Gleisdreieckpark" zu nennen.	553.8	C30_Versiegelung_Verdichtung
		Der Park ist schon jetzt überfüllt, was bedeutet, dass man sich auf dem derzeitigen Bestand des Langzeitprojekt Grünraum Berlin nicht ausruhen darf, sondern im Gegenteil, diese weiter ausbauen muss. Die aktuelle Corona-Pandemie zeigt ganz deutlich, wie wichtig diese Räume für die Menschen sind. Doch das wird trotz Kenntnis schlichtweg übergangen und dann mit fadenscheinigen widersprüchlichen Argumenten gerechtfertigt.	553.9	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Es ist offensichtlich, dass bei diesem Bauprojekt die Gier nach Geld das Leitmotiv ist. Wie sonst kann es sein, dass bei zunehmenden Leerstand von Gewerbeimmobilien, zunehmender Arbeitslosigkeit, und zunehmenden Krankheiten weiter Konsum- und Arbeitstempel gebaut werden. Berlin braucht nicht noch mehr davon. Und schon gar nicht in unmittelbarer Nähe zum Potsdamer Platz und Leipziger Str., welche voll davon sind.	553.10	C81_Subjektiv
		Grob falsch ist auch Ihre Einschätzung, dass „Wohnen kein Planungsziel in der urbanen Mitte ist“. Natürlich gibt es Wohnnutzung im näheren Umfeld. Gegenüber im Park befindet sich ein reines Wohngebiet. Auch mit der Dennewitzstraße. 36-40 ist ein komplett neues Wohnareal entstanden, dass sich direkt gegenüber der geplanten urbanen Mitte befindet. Wie kann man hier behaupten, es gäbe keine Wohnnutzung im näheren Umfeld. Gerade dieser Umstand sollte, wenn dann dazu führen, dass dort mehr Wohnraum und Raum für Kultur geschaffen werden muss, anstatt weiter Büros, Büros und noch mal Büros zu bauen.	553.11	C27_Ziel_B-Plan C43_Forderung_Wohnen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Wohnen aus Lärmgründen planerisch nicht mit einbezogen wurde, ist doch nur ein Vorwand zur Schaffung von vermeintlich ertragreicheren Büronutzung. Sie wissen sicherlich selbst, dass Leerstand wegen Abschreibungsmöglichkeiten durchaus profitabel für einige wenige sein kann. Die Schaffung von Nachhaltigem (Wohnraum) hingegen ist meist äußerst unattraktiv für Investoren. Genau aus diesem Grund gibt es derzeit viel zu wenig attraktiven Wohn- und Lebensraum in der Mitte Berlins.		
		Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse erhalten im derzeitigen Bebauungsplan nicht ansatzweise den verfassungsrechtlich gebotenen Schutz.	553.12	C83_unklareAussage
		Das Projekt Urbane Mitte muss ein völlig neues und überarbeitetes Konzept zugrunde gelegt werden. Statt weiter alles dumpf zuzubauen, müssen neue Ansätze zur Schaffung von Frei- und Grünräumen erarbeitet werden, zusammen mit den Menschen dieser Stadt und nicht von geldgetriebenen Investoren und Planungsbüros. Die Stadt wird durch Investoren und Geldmacherei zusehends verhandelt. Wir brauchen hier keine weiteren 7 Bürotürme. Besonders die drastischen Entwicklungen während der Corona-Pandemie sollten den Verantwortlichen in den Behörden zu denken geben, ihr Konzept hier noch mal zu überdenken. Sofern hier bereits Zusagen erfolgt sind, so sind diese keinesfalls rechtmäßig erfolgt.	553.13	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Man könnte jetzt hier weiter Argument an Argument reihen, größtenteils werden diese von den Verantwortlichen selbst geliefert. Neben den oben genannten Argumenten verstößt die urbane Mitte, so wie sie derzeit geplant ist, massiv gegen bau- und umweltrechtliche Vorschriften. Abstandsflächen werden nicht eingehalten, die zulässigen Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung werden erheblich überschritten, ohne dass die hierfür erforderliche Rechtfertigung besteht, es gibt gravierende Fehler bei der Umweltprüfung, die unter anderem auf veralteten Daten beruht und die mangelhafte Einbeziehung des verfassungsrechtlich gebotenen Schutzes von einem gesunden Wohn- und Arbeitsklima, um nur einige zu nennen.	553.14	C51_Abstandsflächen C49_§17_BauNVO C83_unklareAussage C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Es bleibt abschließend zu sagen, dass Berlin mit diesem Projekt eine weitere den Bürgern seiner Stadt entfremdete Ecke schafft, die mit den selbst auferlegten Planungszielen im Bereich Städtebau, Nachhaltigkeit und Umweltschutz wahrlich kaum in Einklang steht.	553.15	C81_Subjektiv C07_Stadtentwicklungsplanungen
554	18.02.2021	Hiermit wende ich mich gegen den oben genannten Bebauungsplan und das städtebauliche Projekt Urbane Mitte so wie es derzeit geplant ist.	554.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Bebauungsplan und die geplanten Bürotürme verstoßen massiv gegen bau- und umweltrechtliche Vorschriften, ohne dass es hierfür eine Rechtfertigung gäbe.	554.2	C83_unklareAussage
		Abstandsflächen werden nicht eingehalten, die zulässigen Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung werden erheblich überschritten, ohne dass die hierfür erforderliche Rechtfertigung besteht, es gibt gravierende Fehler bei der Umweltprüfung, die unter anderem auf veralteten Daten beruht und die mangelhafte Einbeziehung des verfassungsrechtlich gebotenen Schutzes von einem gesunden Wohn- und Arbeitsklima, um nur einige zu nennen.	554.3	C51_Abstandsflächen C49_§17_BauNVO C83_unklareAussage C20_klimaökologische_Auswirkungen C22_Windkomfort
		Außerdem lassen der Bebauungsplan und das gesamte Projekt keine hinreichende Auseinandersetzung mit dem Thema Nachhaltigkeit erkennen. Geplant sind schlichtweg 7 Bürotürme, die relativ wenig mit einem zukunftssträchtigen und nachhaltigen Bauprojekt zu tun haben, wie es gerne verkauft wird. Dies wird dadurch deutlich, dass für die urbane Mitte bis heute kein integriertes abgestimmtes Nachhaltigkeitskonzept erstellt wurde. Dass die Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsansätze in den anschließenden Planungsschritten lediglich angestrebt ist, ist ein Skandal. In der heutigen Zeit, wo jedem bewusst ist, wie wichtig auch eine nachhaltige Städtebauplanung ist und überall gefordert wird, dass wir für unsere Kinder und Enkel lebenswerte Räume schaffen müssen, ist es absolut fatal, diesen wichtigen Aspekt in der Städtebauplanung derart dem Zufall zu überlassen.	554.4	C72_nur_VI-140cab C59_nachhaltiges_Quartier
		Der Bebauungsplan – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen stattdessen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	554.5	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Gemäß § 1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) (Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)) sind Natur und Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die zukünftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und - soweit erforderlich - die Wiederherstellung von Natur und Landschaft. <i>„Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m2 verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m2 werden 130 m2 Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m2. Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein.“</i>	554.6	C11_Umweltbericht C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Dass die behördlichen Stadtentwickler trotz dieses Wissens weiterhin an den veralteten Plänen für die urbane Mitte festhalten, ist ein Armutszeugnis für Berlin. Wo bleibt die Kreativität, die Visionen, die Vielfalt, für die die Berliner bekannt sind. Diese Art der Stadtentwicklung widerspricht überwiegend den Menschen, die hier leben. Allein 7 einfältige Hochhäuser zu bauen, macht den betreffenden Bereich noch lange nicht urbaner und lebenswerter. Im Gegenteil. Die derzeitigen Nutzungsabsichten helfen da auch wenig. Lediglich ein verschwindend geringer Teil soll für Kultur oder konsumfremde Zwecke genutzt werden. Wo doch gerade ganz deutlich wird, dass wir mehr Freiraum für Kultur brauchen. Stattdessen wird die Stadt immer mehr solcher Räume beraubt. So auch hier.	554.7	C72_nur_VI-140cab C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept
		Die Zentralisierung von Büros in derartigen Bürotürmen ist ebenfalls nicht mehr zeitgemäß. Vielmehr hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass der Markt eine dezentrale Tendenz zeigt. Dies wird momentan noch mehr durch die aktuelle Corona-Pandemie deutlich. Es ist einfach nicht mehr zeitgemäß und sogar gesundheitsschädlich, Menschen auf dichten Raum zu drängen. Vielmehr bedarf es eines massiven Ausbaus von Grünräumen.	554.8	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Sie schreiben oftmals in Ihrer Begründung, dass der Fokus der urbanen Mitte nicht auf ökologischen Gesichtspunkten und der Schaffung von Grünräumen liegen muss, da ja der Gleisdreieckpark direkt nebenan liegt. Da beißt sich jedoch die Katze in den Schwanz, denn Sie werden auch durch das	554.9	C26_Gesamtentwicklung C63_Park_Erhalt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Bauprojekt massiv in den „Lebensraum Gleisdreieckpark“ eingreifen. Sie werden nicht nur eine wesentliche Qualität, wie Sie sie selbst beschreiben, nämlich die „erlebbare räumliche Weite“ mit diesem Bauprojekt zerstören.		C64_Park_optische_Einengung
		Sie versiegeln die Böden, bauen künstliche Tiefgaragen in die Erde, verglasen gigantische Höhen und greifen massiv in die Lichtverhältnisse ein, um nur die offensichtlichen Konsequenzen für den Lebensraum Gleisdreieckpark zu nennen.	554.10	C30_Versiegelung_Verdichtung
		Der Park ist schon jetzt überfüllt, was bedeutet, dass man sich auf dem derzeitigen Bestand des Langzeitprojekt Grünraum Berlin nicht ausruhen darf, sondern im Gegenteil, diese weiter ausbauen muss. Die aktuelle Corona-Pandemie zeigt ganz deutlich, wie wichtig diese Räume für die Menschen sind. Doch das wird trotz Kenntnis schlichtweg übergangen und dann mit fadenscheinigen widersprüchlichen Argumenten gerechtfertigt.	554.11	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Es bleibt abschließend zu sagen, dass Berlin mit diesem Projekt eine weitere den Bürgern seiner Stadt entfremdete Ecke schafft, die mit den selbst auferlegten Planungszielen im Bereich Städtebau, Nachhaltigkeit und Umweltschutz wahrlich kaum in Einklang steht. Das ist traurig und bestürzend.	554.12	C81_Subjektiv C07_Stadtentwicklungsplanungen
555	18.02.2021	Ich bin gegen eine Bebauung auf diesem Gelände, weil es bereits mehr als genug Gewerbeflächen in dem Bereich gibt und viele davon sogar leer stehen (z.B. am Potsdamer Platz).	555.1	C02_Ablehnung_Kennntisnahme C42_Büromarkt_Büroflächen
		Außerdem nutze ich den Park zum Sport und zur Erholung und diese Qualität würde mit dem Bauvorhaben verloren gehen.	555.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
556	18.02.2021	Bodenversiegelung, Verschattung und Verkleinerung eines erst „renaturalisierten“ Gebiets - ein Bauvorhaben, das seinen eigenen Beitrag zu Artensterben und Klimawandel leisten würde. Ich bitte alle politischen Entscheidungsträger und Bauinvestoren um eine erneute Abwägung zwischen persönlichem finanziellen Nutzen und langfristigem realen Nutzen für die Allgemeinheit. Auch Ihre Kinder und Kindeskindern zählen dazu, selbst, wenn Sie ihnen all Ihr Geld, Immobilien usw. vererben. Sie würden trotzdem Opfer von Wetterextremen, Artensterben, Flüchtlingsfluten usw.	556.1	C63_Park_Erhalt C52_Verschattung C13_Flora_Fauna C59_nachhaltiges_Quartier C71_Abwägung_privat/öffentlich C83_unklareAussage
		Die Coronakrise zeigt uns, dass Kreativität und schnelles Handeln Berge versetzen kann bzw. könnte - Kreativität könnte, anstatt für die offensichtliche Relativierung unserer Umweltkrise, zur Findung von Investitionsalternativen dienen, z.B. die erneuerbaren Energien oder urbane Landwirtschaft.	556.2	C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Die Coronakrise hat uns außerdem deutlich gemacht, dass eine mobile Arbeitssituation für viele Menschen langfristig möglich und ebenso effektiv sein kann wie die durchgängige Arbeit in einem Büro.	556.3	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Vermutlich wird die Bauinvestition aus diesem Grund selbst den finanziellen Gewinn nicht einbringen, den sich ihre Investoren erhoffen.		
		Ich vermute stark, dass die Investition vor Beginn der Coronakrise getätigt wurde bzw. Pläne zuvor erstellt und Gelder geflossen sind. Dennoch: gibt es unter der gegebenen Dringlichkeit unserer globalen Klimakrise, die Corona wie einen Wimpernschlag wirken lassen wird, nicht Mittel und Wege zu mehr Kreativität und Flexibilität? Während der Coronakrise zeigten sich die jüngeren Generationen solidarisch gegenüber den älteren. Ich wünsche mir, dass in den letzten Entscheidungsjahren vor der unabwendbaren Krise, Alleingänge abgebremst würden und Investitionsalternativen gefunden, die nicht für die weitere Zerstörung unserer globalen Lebenskrise verantwortlich sind. Wir sitzen alle im selben Boot - verdienen die heutigen Kinder und die, die noch nicht einmal geboren sind, nicht zumindest eine - zugegeben, außerordentliche - aber erneute Abwägung?	556.4	C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
557	18.02.2021	Einspruch 1. Als langjähriger direkter Anwohner des Gleisdreieckparks möchte ich mich entschieden gegen den Bebauungsplan aussprechen. Der Park Gleisdreieck wird von sehr vielen Anwohnern, aber auch von Besuchern aus anderen Stadtvierteln und Touristen zur Erholung und als Treffpunkt genutzt. Durch seine zentrale Lage herrscht bereits ein sehr großer Nutzungsdruck; damit einhergehend enorme Lärm- und Müllbelastungen im Park und in der Nachbarschaft sowie eine enorme Verkehrsbelastung. Die geplante Bebauung wird nicht nur die Fläche versiegeln, die Luft im Sommer weiter aufheizen, und Teile des Parks verschatten, sondern auch mit den geplanten Gewerberäumen und den vielen Büros noch mehr Menschen in den Park bringen.	557.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C30_Versiegelung_Verdichtung C20_klimaökologische_Auswirkungen C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C67_Park_Übernutzung
		2. Anmerkungen zum falschen bzw. unzureichenden Klimagutachten: Im Klimagutachten wird nur eine windstille (!) Situation näher betrachtet – die gibt es nur in einem halben Prozent der Zeit in Berlin und das jeweils für vier Uhr morgens. Es ist doch völlig inakzeptabel. Die Effekte auf das Stadtklima der gesamten Innenstadt bzw. des Stadtgebiets, werden gar nicht ermittelt. Jedes diese Hochhäuser erhöht trägt zu einer Verschlechterung des Luftaustausches bei. Dies erhöht dann die innerstädtische Immissionslast und die sommerliche Überhitzung. Der Aufheizungseffekt wird im Klimagutachten völlig negiert und auch im Begründungstext wird in keiner Form darauf hingewiesen.	557.2	C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik C20_klimaökologische_Auswirkungen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Das Windgutachten beruht zudem auf einem veralteten Datenstand der Gebäude und berücksichtigt insbesondere nicht den Möckernkiez und die Bebauung westlich des Parks.	557.3	C22_Windkomfort
		Diese bewirken zusammen mit den Hochhäusern eine kumulative Wirkung bzgl. schlechterer Luftqualität u.a. in der Yorckstraße und den anliegenden Straßen. Nachdem bereits jetzt in der Großbeerenstraße und dem Mehringdamm eine hohe Schadstoffbelastung vorliegt (und sommerliche Überhitzung ebenso) durch die Hochhausreihe der Luftaustausch. Gerade bei West- und Ostwind sind diese Straßen ohnehin schon schlechter durchlüftet als bei Windströmung entlang der Straßenachsen. Es ist dringlich zu prüfen, wie sich das Vorhaben „Urbane Mitte“ auswirken wird und bei wie vielen Menschen die Schadstoff-Grenzen überschritten werden.	557.4	C19_Luftschadstoffe
		3. Verkehrsgutachten und Zunahme der Frequentierung Die Verkehrszählung für Fußgänger und Radfahrer beschränkt sich auf die Kanaluferstraßen, wo aber wegen der Unwirtlichkeit und bei der Zählung noch nicht angelegten Radstreifen sicherlich nur wenig Radfahrer unterwegs waren. Weitaus mehr Fußgänger- und Radverkehr findet jedoch in der Fortsetzung des Generalszugs und dessen Verbindung zum Park westlich der Gleisanlagen statt. In dem Flaschenhals zwischen den beiden Parkhälften ist es schon jetzt oft voller Menschen einschließlich Radfahrern. Das wurde bei den Berechnungen zur Zunahme der Frequentierung überhaupt nicht berücksichtigt. Die Zusatzfrequentierung von lediglich 560 zusätzlichen Besuchern werden doch schon heute von der Realität überholt.	557.5	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb C67_Park_Übernutzung
		Ebenso unrealistisch sind die Berechnungen zum Stellplatzbedarf für Kfz Wesentlich gravierender sind aber in meinen Augen die völlig unzureichenden Fahrradstellplätze. Obwohl mit etwas mehr Rad-Fahrten als Kfz.-Fahrten gerechnet wird (S. 75), nämlich 1.100 Rad-Fahrten je Tag werden für alle Baufelder nur 250 Stellplätze (S. 124) berechnet. Ein Bedarf von ca. 400 Fahrradstellplätzen nur für das Süd-Gebiet (Baufelder 6 und 7) wäre doch sehr viel naheliegender.	557.6	C35_gesicherte_Erschließung C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
		Auch der Fußgängerverkehr wird nur unzureichend begutachtet. Um den zugehörigen Kfz-Verkehr zu ermöglichen, wird in dem Gutachten eine völlig unbefriedigende Breite der Fußwegzuführung von 2,50 m in Kauf genommen (vgl. Seite 54 des Gutachtens), von denen üblicherweise noch Lichtmasten und Verkehrsschilder und auf dem Gehweg abgestellt Gegenstände abziehen sind. Wo sollen wir, ältere Anwohner, uns dann denn noch sicher bewegen können?	557.7	C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb
558	18.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung, weil ich seit 32 Jahren hier wohne und die Veränderung des Parks durch die angrenzende neue Bebauung bereits jetzt schon verheerend und unzulässig finde.	558.1	C02_Ablehnung_Kennzeichnung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ich hatte mich schon vor 32 Jahren für einen Park statt Westtangente eingesetzt (heute ist man darüber sehr froh). Später, nachdem man diese Freifläche als Ausgleichsfläche für den Potsdamer Platz ausgewiesen hatte, wurde an allen Grenzen des Parks baulich weiter verdichtet und zwar in einer solchen maximalen Bebauung, die mir bis dahin unvorstellbar war.	558.2	C26_Gesamtentwicklung C30_Versiegelung_Verdichtung C72_nur_VI-140cab
		Dass diese innerstädtische Grünfläche dringend benötigt wird und bereits jetzt schon nicht mehr ausreicht, beweist die enorme Frequentierung durch Anwohner, der Park ist bereits jetzt schon mehr als übernutzt und entwertet. Der Zuzug so vieler Menschen hier an dieser Stelle würde eigentlich eine Vergrößerung des Parks zur Folge haben müssen, stattdessen plant man noch mehr Bebauung und zwar ausgerechnet in Form von Bürohochhäuser, die alle Maßstäbe die man für diesen Park anlegen sollte, komplett widersprechen.	558.3	C67_Park_Übernutzung C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		Die Corona Krise hat uns gelehrt, dass immer mehr Menschen im Home-Office arbeiten und es ist absehbar, dass es zu erheblichen Leerständen von Gewerberäumen kommen wird. Mag sein, dass dieser attraktive Standort vermietbar bleibt, aber er wird Leerstände und Verödung an anderer Stelle vorantreiben.	558.4	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Angesichts dessen sind die ausschließlichen Nachteile des Vorhabens für Mensch und Natur nicht zu rechtfertigen. Gerade dieser Orte sollten für die Berliner*innen da sein und nicht dem Profit von Investoren geopfert werden.	558.5	C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Siehe auch die von anderer Seite schon vorgetragenen Argumente wie: Benachteiligung der Anwohnenden, Gesundheitsgefährdung für die Menschen, Überschreitung zulassungsrechtlicher Grenzen, Verschattung, Ökologische Schäden, Widerspruch zum Hochhausleitbild (1+2) usw.	558.6	C82_kein_Gegenstand (allgemeine Aussage) C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C08_Hochhausleitbild C59_nachhaltiges_Quartier
		Seit Jahren engagiere ich mich ehrenamtlich für unseren Bezirk (Quartiersbeirat Schöneberger Norden und NutzerInnenbeirat des Gleisdreieckparks), weil mir die Lebensqualität und der soziale Frieden in Berlin ein großes Anliegen ist. Die neue geplante Bebauung "Urbane Mitte" lässt mich jedoch schwer zweifeln, ob "pseudo" Bürgerbeteiligung und ehrenamtliches Engagement überhaupt etwas ausrichten kann in einer Zeit wo Profitinteresse das Einzige ist was anscheinend zählt.	558.7	C71_Abwägung_privat/öffentlich
559	18.02.2021	Seit knapp 25 Jahren lebe ich in Berlin, in unmittelbare Nähe des hier in Frage stehenden Bauvorhabens.	559.1	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Was mich an dem Vorhaben vor allem stört, ist der ausschließliche Neubau von Büroflächen und (in einem geringen Ausmaß) Flächen für gewerbliche, gastronomische, kulturelle und freizeitorientierte Nutzungen. Es soll keine einzige Wohnung entstehen, obwohl Berlin unter einer regelrechten Wohnungsnot leidet und (bezahlbarer) Wohnraum mittlerweile die absolute Ausnahme ist. Die Statistiken sprechen für sich: Während der Büroleerstand in der Stadt aktuell bei 1,6 Prozent liegt, beträgt der Wohnungsleerstand knappe 0,8 Prozent. Nach fundierten Prognosen wird es in absehbarer Zeit nicht an Büroflächen mangeln, während sich die Lage am Wohnungsmarkt voraussichtlich dramatisch verschärfen wird. Hinzu kommt, dass sich spätestens seit Beginn der Corona-Pandemie ein fundamentaler Wandel im Arbeitsleben und in der Arbeitsweise vieler Erwerbstätigen abzeichnet. Mehr und mehr Menschen arbeiten im Homeoffice und werden es auch nach Ende der Pandemie weiterhin tun. Mein Arbeitsplatz (ich bin Jurist und Product Owner in der IT-Branche) ist ein Beispiel von vielen: Während ich vor der Pandemie durchgängig im Büro gearbeitet habe und aktuell komplett im Homeoffice bin, hat mein Arbeitgeber mit dem Betriebsrat eine Betriebsvereinbarung getroffen, wonach die komplette Belegschaft unseres mittelständischen Unternehmens (ca. 180 Mitarbeiter) auch nach der Pandemie einen Anspruch auf mind. drei Tage pro Woche im Homeoffice erhalten wird. Mein Arbeitgeber will dafür erhebliche Teile der angemieteten Bürofläche aufgeben. Die Zukunft in vielen Branchen wird also (sofern das möglich ist) in einem engen Miteinander von Arbeiten und Wohnen liegen.		C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die Renditeerwartung, die sich die Bauherren des hier in Frage kommenden Vorhabens versprechen, wird sich mit großer Wahrscheinlichkeit nicht erfüllen. Es sollten bezahlbare Wohnungen und keine Büroflächen gebaut werden (zumal in unmittelbarer Nähe des Bauvorhabens, etwa am Potsdamer Platz, zahlreiche Büro- und Gewerbetürme leer herumstehen).	559.2	C43_Forderung_Wohnen
		Nicht zuletzt sollte die eklatante Missachtung von Umweltauflagen durch das hier in Frage kommende Bauvorhaben bei ihren Erwägungen Beachtung finden: ▪ Komplette, dauerhafte Versiegelung großer Flächen, ▪ Verschattung umliegender Flächen,	559.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C17_Versiegelungsgrad C52_Verschattung
		▪ mehr Lärm, Müll, Schmutz, Verkehr, Lichtverschmutzung durch die anvisierte dauerhafte, rein gewerbliche Nutzung, ▪ Degradierung des umliegenden Parks am Gleisdreieck zu einem "Vorhof" für neue Konsum- und Gewerbepaläste.	559.4	C70_Lichtverschmutzung C54_schalltechnische_Untersuchung C63_Park_Erhalt C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Besonders skandalös ist, dass die Bauherren die Umweltauflagen nicht durch eigene Maßnahmen auf dem Gelände des Bauvorhabens zu erfüllen gedenken, sondern ausschließlich unter Ausnutzung der umliegenden öffentlichen Parkflächen.	559.5	C83_unklareAussage
		Ich möchte Sie auffordern, dieses Vorhaben unbedingt aufzuhalten.	559.6	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
560	18.02.2021	Ich finde den Gleisdreieckpark in seiner jetzigen Gestaltung sehr passend und finde, dass derartige Hochhäuser das Gesamtbild des Areals zerstören und unpassend sind. Es braucht bezahlbaren Wohnraum in angepasster Bebauung, wie im Umfeld - aber diese Hochhauspläne sind überholt und die Bauten würden die Ecke verschandeln. Bitte nicht.	560.1	C26_Gesamtentwicklung C81_Subjektiv C43_Forderung_Wohnen C28_städtebauliches_Konzept
561	18.02.2021	Ich appelliere dringend an alle Entscheidungsträger/innen, die Planungen zu stoppen. Niemand, der grüne Werte teilt, kann ein solches Projekt, das dem physischen und psychischen Wohl der Nutzer/innen und Anwohner/innen und allen ökologischen Interessen entgegensteht, billigen oder gar fördern. Die Gründe sind in den einschlägigen Foren schon vielfach genannt worden, ich fasse daher nur die für mich wichtigsten zusammen:	561.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Für diese architektonische Ungeheuerlichkeit gibt es keine objektive Notwendigkeit. Niemand benötigt noch zusätzliche Büroflächen.	561.2	C28_städtebauliches_Konzept C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die Hochhäuser würden den Park und die Wohnungen der Anwohner verschatten	561.3	C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Mit den zusätzlichen Nutzer/innen und den zusätzlichen gastronomischen Angeboten würde die schon jetzt in den Sommermonaten häufig übermäßige Geräuschbelästigung für die Anwohner/innen die Grenze des Zumutbaren endgültig überschreiten.	561.4	C54_schalltechnische_Untersuchung
		Die Hochhäuser würden zu einer Erhöhung der Windgeschwindigkeit in weiten Teilen des Westparks führen, die Temperaturen erhöhen, den Belüftungsaustausch verringern und das gesamte ökologische Gleichgewicht des Parkareals zerstören.	561.5	C22_Windkomfort C20_klimaökologische_Auswirkungen C83_unklareAussage
		Bitte ändern Sie die Planung, damit nicht Profit vor dem Wohl von Mensch und Umwelt gestellt wird.	561.6	C71_Abwägung_privat/öffentlich

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
562	18.02.2021	Mit meiner Familie wohne ich seit 13 Jahren am Gleisdreieck. Als wir hergezogen war ich 5 Jahre alt und es gab den Park noch nicht. Irgendwann wurde der Ostpark eröffnet und wir waren immer viel dort: auf dem Spielplatz oder auch einfach auf der Wiese. Nach einer Weile kam der Westpark mit den "grünen Flächen" dazu, wo wir z.B. Roller gefahren sind. Inzwischen bin ich volljährig und meine Freunde und ich treffen uns immer noch gerne im Gleisdreieckpark. Im Sommer kommen -leider- junge Leute aus ganz Berlin her, um hier zu feiern. Im Gegensatz zu uns, die wir hier wohnen und für die der Park unser Garten ist, für den wir uns verantwortlich fühlen, nehmen die "Fremden" keine Rücksicht auf die Nachbarn ... und vermüllen den Park.	562.1	-
		Ich bin gegen eine Bebauung wie geplant, weil damit noch mehr Menschen hierher kommen, die sich nicht verantwortlich fühlen und unseren "Garten" nicht wertschätzen.	562.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C67_Park_Übernutzung
		WENN Bebauung, dann müssen das Wohnungen sein - damit sich die Bewohner mit dem Park identifizieren.	562.3	C43_Forderung_Wohnen
		Auf keinen Fall darf hier z.B. ein Club entstehen - mit Publikum, dass nur nachts auf der Durchreise ist.	562.4	C45_Vergnügungsstätten
		Die Häuser dürfen auch nicht höher werden, als die im Möckernkiez und in der Flottwellstraße. Höhere Häuser würden das Freiheitsgefühl im Park total bedrängen.	562.5	C50_Gebäudehöhen C64_Park_optische_Einengung
		Am besten wäre es, wenn BRLO und B-Part bleiben - und die südliche Fläche zwischen Halfpipe und Station frei bleibt, wie sie ist! Bitte ändern Sie die Planung.	562.6	C72_nur_VI-140cab C33_alternatives_Konzept
563	18.02.2021	Lassen sie mich so beginnen, grundsätzlich halte ich es für falsch, Hochhäuser in einen Park zu bauen. Ich bin zwar gerade so Bewohnerin des Bezirks Mitte, aber dennoch fast direkt an Anwohnerin des Parks. Ich nutze den Gleisdreieckpark oft, so dass durch die Bebauung auch meine persönliche Lebensqualität eingeschränkt wird.	563.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C81_Subjektiv
		Auch wenn zu einer anderen Zeit diese Planung in der Form genehmigt wurde, entspricht sie heute weder aktuellen ökologischen noch gesundheitlichen Gesichtspunkten. Wenn sich aufgrund veränderter Bedingungen und neuer Einsichten herausstellt, dass etwas, das lange geplant war, nicht	563.2	C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		sinnvoll oder sogar schädlich ist, dann besteht doch, solange noch nicht gebaut ist, die Chance, diesen geplanten Fehler nicht auch noch umzusetzen. Daran appelliere ich. Im Einzelnen widerspreche ich dem Bebauungsplan Urbane Mitte Süd aus folgenden Gründen:		
		Gesundheitsgefährdung: In Zeiten von Klimakatastrophe und Todesfällen durch Luftverschmutzung ist es unverantwortlich, die Innenstädte baulich weiter zu verdichten und dafür Grünflächen zu opfern. Im Bebauungsplan wird „eine lokale Zunahme der Temperatur um 2-3°C“ in Kauf genommen (Seite 78 der Begründung). Hinzu kommt die Corona-Pandemie, in der laut Max-Planck-Gesellschaft „26 Prozent der Covid-19-Todesfälle in Deutschland durch Luftverschmutzung“ verursacht werden.	563.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Verschattung bis nach Schöneberg: Die östlich der Hochhäuser liegenden Schöneberger Parkflächen werden bedrängt und verschattet, was schon aus einer Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg aus dem Januar 2019 hervorgeht. In den Vormittagsstunden wird der Westpark verschattet, der Museumspark in den Nachmittagsstunden.	563.4	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Benachteiligung der Anwohnenden: Die Aufenthaltsqualität wird nicht nur durch die Verschattung eingeschränkt, sondern auch durch die Erhöhung der Windgeschwindigkeit, wenn es zwischen den Hochhäusern zieht. Dass Ausgleichsflächen im Volkspark Friedrichshain geplant sind, nützt den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg überhaupt nichts.	563.5	C22_Windkomfort C23_Eingriff_Ausgleich
		Übernutzung des Parks: Hinzu kommt: Der Park wird schon jetzt sehr stark frequentiert. Durch die Büronutzer*innen – es ist von 3.000 Arbeitsplätzen die Rede – und die kommerziellen Einzelhandels- und gastronomischen Angebote droht eine Übernutzung, die vor allem Ältere und Familien mit Kindern in ihren Möglichkeiten der Parknutzung beschränken wird.	563.6	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Entwertung des Parks: Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck sprach sich am 21.01.2021 gegen die Bebauung aus, weil diese den Park „zum dekorativen grünen ‚Bettvorleger‘ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.“	563.7	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Ökologische Schäden:	563.8	

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Durch die Glasarchitektur werden Vögel gefährdet und es droht ein Verlust an Flora und Fauna, sowie an Biodiversität durch die Versiegelung. Vorliegende Stellungnahmen, bspw. des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 Urbane Mitte Dez-2020 werden in der Begründung des Bebauungsplans ignoriert und bagatellisiert.		C57_Fassadengestaltung C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Überschreitung baunutzungsrechtlicher Grenzen: Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Vertrag mit den Bauherren war eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese wird nun erheblich überschritten, ohne dass es irgendwelche Gründe dafür gäbe, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nützen würden.	563.9	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		- Widerspruch zum Hochhausleitbild (1): Entsprechend dem Hochhausleitbild Berlins muss in einem ersten Schritt geprüft werden, ob die Kriterien der Standortwahl eingehalten werden. Nachteile für die Umgebung müssen ausgeglichen werden und das Vorhaben muss einen Mehrwert für die Allgemeinheit erbringen. Dieser ist hier in keiner Weise gegeben, im Gegenteil. - Widerspruch zum Hochhausleitbild (2): Auch die ausschließlich gewerbliche Nutzung ist nach dem Hochhausleitbild nicht zulässig, das eine Mischnutzung vorschreibt: Ausgehend von zwei Nutzungskategorien (Kategorie 1: Gewerbe, und Kategorie 2: Wohnen und soziale Projekte) soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer der beiden Kategorien in einem Hochhaus höchstens 70 Prozent der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist.	563.10	C08_Hochhausleitbild C09_Mehrwert
		Ein vollkommen sinnloses Vorhaben: Immer mehr Menschen arbeiten im Home-Office und es ist absehbar, dass es zu erheblichen Leerständen von Gewerberäumen kommen wird. Mag sein, dass dieser attraktive Standort vermietbar bleibt, aber er wird Leerstände und Verödung an anderer Stelle vorantreiben. Angesichts dessen sind die ausschließlichen Nachteile des Vorhabens für Mensch und Natur nicht zu rechtfertigen. Gerade die schönsten Orte dieser Stadt sollten für die Berliner*innen da sein und nicht dem Profi von Investoren geopfert werden.	563.11	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C09_Mehrwert C83_unklareAussage
		gerade Einkaufsflächen werden in der Lage absolut nicht gebraucht. Die Malls am Potsdamer und Leipziger Platz sind offensichtlich nicht vollständig vermietet.	563.12	C31_Nutzungskonzept C44_Einzelhandel
		Bitte setzen Sie sich mit meinen Ablehnungsgründen ernsthaft auseinander.	563.13	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C71_Abwägung_privat/öffentlich
564	18.02.2021	Die vorgelegten Planungen VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind ein Schlag ins Gesicht jedes in der Berliner Mitte lebenden Menschen, der sich in den vergangenen Jahren mit der Klimakatastrophe und den Lebensbedingungen auf der Welt beschäftigt hat.	564.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Probleme, die unser Leben mit dem Auftreten neuer Viren verändert haben, führen zu einer deutlichen Veränderung der Arbeit und damit zum Bedarf an Büroflächen. Hier sollen Hochhäuser mit katastrophalen Folgen für Menschen und Tiere errichtet werden, für die es gar keinen Bedarf mehr gibt: Büroflächen.	564.2	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Was wir in der Stadt dringend brauchen, sind einerseits bezahlbare Wohnungen, die energetisch und baulich der Klimakatastrophe gerecht werden, dem Gemeinwohl dienen und die örtlichen Gegebenheiten berücksichtigen und andererseits ein Denken, das wissenschaftliche Erkenntnisse nicht einfach beiseiteschiebt, sondern in Planungsveränderungen berücksichtigt. All dies kann mit der vorgelegten Konzepten zur Bebauung des Areals nicht realisiert werden.	564.3	C43_Forderung_Wohnen C83_unklareAussage
		Derzeit herrscht nicht einmal Einigkeit über den Inhalt eines Bebauungsplans für das Gebiet hinsichtlich des Bauvolumens.	564.4	C48_GF/GFZ-Höhe
		Hinzu kommt, dass eine Planung von 2005 angesichts der rasanten Entwicklung der Klimakatastrophe in den 20iger Jahren nicht einfach realisiert werden kann. Jede politisch verantwortliche Person muss sich heute inhaltlich zur Veränderung unserer Lebensbedingungen erklären und alles in ihrer Macht Stehende dafür tun, diese wissenschaftlich fundierten Einsichten zu realisieren.	564.5	C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
		Wir brauchen keine kapitalistisch maximierten Profite mit Bauruinen, sondern gemeinwohlorientiert errichteten Wohnungsbau in dieser Stadt.	564.6	C33_alternatives_Konzept
		Das Hochhausleitbild verlangt die Durchführung eines zweistufigen Verfahrens. In der ersten Stufe wird nach Prüfkriterien geschaut, ob der Standort geeignet ist. Diese Prüfung ist hier nicht erfolgt und es gibt Gründe anzunehmen, dass nach den im Hochhausleitbild festgelegten Kriterien der Standort als nicht geeignet einzustufen wäre. Er ist nicht an einer Hauptstraße gelegen, grenzt unmittelbar an ein Landschaftsschutzgebiet an, verstellt denkmalgeschützte Gebäude u. a. In der zweiten Stufe des Hochhausleitbilds wird intensive Bürgerbeteiligung vorausgesetzt, die hier nicht erfolgte.	564.7	C08_Hochhausleitbild
		Es wird nach einem gesellschaftlichen Mehrwert gefragt. Doch hier sind nur Belastungen für den vorhandenen Park festzustellen: Weniger Sonne, mehr Wind, mehr Hitze und mehr Trockenheit im	564.8	C09_Mehrwert

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Sommer – belegt durch die Umweltgutachten und in der Begründung zum Bebauungsplan fälschlicherweise als geringfügig oder unerheblich bewertet. Der gesellschaftliche Mehrwert des Vorhabens ist als negativ einzuschätzen.		
		Nach Erfüllung der Prüfkriterien des Hochhausleitbilds, was hier nicht der Fall ist, würde das Hochhausleitbild einen Nutzungsmix verlangen: Ausgehend von zwei grundsätzlichen Nutzungskategorien (Kategorie 1 / Gewerbe und Kategorie 2 / Wohnen) soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer der Kategorie höchstens 70 % der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist. Nun wird in der Begründung zum B-Plan argumentiert, dass der Nutzungsmix erst ab 60 m Höhe verlangt werde, bzw. bei mehr als 20.000 m² Geschossfläche. Da Turm 7 nur 25 m hoch sei und Turm 6 mit 49 m Höhe weniger als 20.000 m² Geschossfläche habe, solle das Hochhausleitbild hier nicht zur Anwendung kommen. Richtig ist jedoch, dass Turm 6 und 7 auf einem gemeinsamen zweigeschossigen Sockel stehen und somit als ein Bauwerk anzusehen sind, das insgesamt etwas über 23.000 m² hat. Bei Anwendung des Hochhausleitbilds müsste hier also mindestens 30% Wohnen vorgesehen werden. Bitte beachten Sie auch, dass Turm 7 mit seinen 25 m doppelt so hoch ist wie das benachbarte Poststellwerk, mehr als doppelt so hoch wie die Halle des ehemaligen Postbahnhofs und etwas höher als die Bäume des benachbarten Wäldchens. In dieser Umgebung wird Turm 7 auch mit 25 m wie Hochhaus wirken.	564.9	C08_Hochhausleitbild
		Hinzukommt, gerade Einkaufsflächen werden in der Lage absolut nicht gebraucht. Die Shopping-Malls am Potsdamer und Leipziger Platz sind bereits von umfangreichem Leerstand betroffen.	564.10	C31_Nutzungskonzept C44_Einzelhandel
565	18.02.2021	Hiermit protestiere ich entschieden gegen die geplanten Bürotürme im Gleisdreieckpark.	565.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Zum einen weiß ich als Anwohnerin, wie sehr die davor liegenden Grünflächen schon heute in Anspruch genommen werden von den BürgerInnen, zum anderen brauchen wir nach Corona ganz sicher keine weiteren gewerblichen Flächen in zentraler Lage, sondern allenfalls mehr bezahlbare Wohnungen.	565.2	C67_Park_Übernutzung C42_Büromarkt_Büroflächen C43_Forderung_Wohnen
		Ein "Plan" von 2005 kann die Bedürfnisse der heutigen Stadtgesellschaft nicht mehr abbilden. Daher plädiere ich für eine weitere Überprüfung und Veränderung der derzeitigen Planung. Wir brauchen viel Wohnraum und viel Stadtgrün, Büroflächen werden zukünftig weniger gebraucht werden.	565.3	C27_Ziel_B-Plan
		Offen gesagt ist es mir ein Rätsel, wie Rot-Rot-Grün wagen kann nicht entschieden gegen dieses Vorhaben vorzugehen.	565.4	C79_Bezirkspolitik

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		aber genau dieses Verhalten haben wir hier auch in der Lützowstraße bei dem Bauprojekt 3 Höfe erlebt. Blockrandbebauung, keine Bäume, keine Grünflächen...alles verpasste, auch stadtplanerische Chancen zu Gunsten von Investoren, die sich eine goldene Nase verdienen mit Wohnungen, die sich keine normale Familie leisten kann.	565.5	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
566	18.02.2021	Die Bebauung des Westparks ist aus ökologischen, sozialen, wie auch ästhetischen Gründen eine Katastrophe. Die Fläche des Westparks wird dringend benötigt, um auf das Stadtklima temperaturnausgleichend zu wirken.	566.1	C63_Park_Erhalt
		Die Aufenthaltsqualität des ohnehin schon stark besuchten Parks wird durch die Bebauung deutlich verschlechtert.	566.2	C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Die Pandemie und die dadurch entstandenen neuen Arbeitsweisen (Homeoffice) haben gezeigt, dass statt Büroflächen vielmehr Außenanlagen notwendig sind.	566.3	C82_kein_Gegenstand (allgemeine Aussage)
		Und nicht zuletzt muss man sich wirklich fragen, warum wir in Berlin nicht auch mal schön bauen können.	566.4	C81_Subjektiv
567	18.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung der sogenannten "Urbanen Mitte", deren Bebauungsplan Urbane Mitte Süd VI-140cab ausliegt.	567.1	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
		Den vorgeschlagenen Gebäuden fehlt die Distanz zu dem Park, der sehr gut von den Anwohnern und der Bevölkerung in Berlin für Erholung in der Großstadt genutzt wird. Mit ihren brachialen Ausmaßen fügen die geplanten Hochhäuser sich nicht ein. Sie würden wenig mehr geben als die beiden temporären Bauten links und rechts der Brücke der U-Bahnlinie 1, ihre unmittelbare wesentlich höheren Dimensionen würden jedoch dem Gleisdreieckpark, sowieso schon ein relativ schmaler Streifen, beträchtlich an seinem Erholungscharakter nehmen. Die in das Parkhaus neben dem U-Bahnhof Gleisdreieck integrierten Wohnungen dagegen nehmen mit ihrer Distanz durch Umzäunung und die geringe Höhe dem Park nichts.	567.2	C29_Einbindung C72_nur_VI-140cab C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Der Westteil des Gleisdreieckparks ist jetzt schon durch die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz erzeugten Fallwinde, die direkt zu dem als gerade für den Potsdamer Platz ökologische Ausgleichsfläche Park wehen, ausgesetzt. Die praktisch durchgehende Front von den geplanten bis zu 90 m hohen Hochhäusern würden zu weiteren Fallwinden führen, die die Besucher des Parks bei seiner sparsamen Bepflanzung zusätzlich ausgesetzt würden.	567.3	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C72_nur_VI-140cab C22_Windkomfort

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Zudem würde die Mauer zu einer deutlichen Verschattung führen und damit die Aufenthalts- und Erholungsqualität des Parks verringern.	567.4	C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
		Die Urbane Mitte kann dem Park nur gerecht werden durch eine wesentliche Reduktion der anvisierten Höhe der geplanten Gebäude der Urbanen Mitte auf die Berliner Traufhöhe und deutliche Abgrenzung zum Park.	567.5	C50_Gebäudehöhen C33_alternatives_Konzept
		Die vorgeschlagene Bebauung bindet sich auch architektonisch überhaupt nicht in den historischen Kontext des Bahnhofes Gleisdreieck und der Viaduktbögen ein und bildet einen Fremdkörper zwischen Bahnhof, Bahntrassen und Park. Dieser historische Ort benötigt eine entsprechende hochwertige Architektur, die den Kontext aufnimmt.	567.6	C72_nur_VI-140cab C62_Ortsbild_Sichtachsen
		Die Bebauung wäre an das Straßennetz sehr schlecht angeschlossen und würde zu stark ansteigenden Verkehr in der Schöneberger, Luckenwalder und Trebbiner Straße führen, wovon ich als direkter Anwohner betroffen bin. Ich möchte Sie zu einer Zurückweisung oder wesentlichen Überarbeitung des vorgeschlagenen Bebauungsplanes auffordern.	567.7	C35_gesicherte_Erschließung C34_zusätzlicher_Verkehr
568	18.02.2021	Ich bin Ärztin und Gesundheitswissenschaftlerin und widerspreche dem Bebauungsplan Urbane Mitte Süd aus folgenden Gründen:	568.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Gesundheitsgefährdung: In Zeiten von Klimakatastrophe und Todesfällen durch Luftverschmutzung ist es unverantwortlich, die Innenstädte baulich weiter zu verdichten und dafür Grünflächen zu opfern. Im Bebauungsplan wird „eine lokale Zunahme der Temperatur um 2-3°C“ in Kauf genommen (Seite 78 der Begründung). Hinzu kommt die Corona-Pandemie, in der laut Max-Planck-Gesellschaft „26 Prozent der Covid-19-Todesfälle in Deutschland durch Luftverschmutzung“ verursacht werden.	568.2	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Die durch die Hochhäuser verursachte Verschattung bis nach Schöneberg mindert die Aufenthaltsqualität insbesondere für die Bewohner*innen des Schöneberger Nordens, die ohnehin unter dem Aspekt der Umweltgerechtigkeit massiv benachteiligt sind.	568.3	C52_Verschattung
		Dass Ausgleichsflächen im Volkspark Friedrichshain geplant sind, nützt den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg überhaupt nichts.	568.4	C23_Eingriff_Ausgleich
		Durch die Büronutzer*innen – es ist von 3.000 Arbeitsplätzen die Rede – und die kommerziellen Einzelhandels- und gastronomischen Angebote droht eine Übernutzung, die vor allem Ältere und Familien mit Kindern in ihren Möglichkeiten der Parknutzung beschränken wird.	568.5	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck sprach sich am 21.01.2021 gegen die Bebauung aus, weil diese den Park „zum dekorativen grünen ‚Bettvorleger‘ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.“ Dem schließe ich mich ausdrücklich an!	568.6	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Es kann nicht nachvollzogen werden, dass ausgerechnet unter "Grüner" Verantwortung u.a. durch die Glasarchitektur Vögel gefährdet und ein Verlust an Flora und Fauna sowie an Biodiversität durch die Versiegelung in Kauf genommen werden soll. Vorliegende Stellungnahmen, bspw. des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 Urbane Mitte Dez-2020 werden in der Begründung des Bebauungsplans ignoriert und bagatellisiert. Die Partei der Grünen wird unwählbar unter diesen Bedingungen.	568.7	C57_Fassadengestaltung C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Obwohl nach § 17 Baunutzungsverordnung in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig ist und im städtebaulichen Vertrag mit den Bauherren eine GFZ von 3,5 vorgesehen war soll diese nun massiv überschritten werden! Das ist nicht nachvollziehbar und in keiner Weise akzeptabel!	568.8	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		Insbesondere, weil hierdurch ein Mehrwert für die Allgemeinheit unter keinem Aspekt erwartbar ist. Im Gegenteil: Immer mehr Menschen arbeiten im Home-Office und es ist absehbar, dass es zu erheblichen Leerständen von Gewerberäumen kommen wird. Mag sein, dass dieser attraktive Standort vermietbar bleibt, aber er wird Leerstände und Verödung an anderer Stelle vorantreiben. Angesichts dessen sind die ausschließlichen Nachteile des Vorhabens für Mensch und Natur nicht zu rechtfertigen. Gerade die schönsten Orte dieser Stadt sollten für die Berliner*innen da sein und nicht dem Profi von Investoren geopfert werden. Bitte setzen Sie sich mit all meinen Ablehnungsgründen erkenn- und nachvollziehbar auseinander!	568.9	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C83_unklareAussage
569	18.02.2021	In den letzten Jahren haben sich die Parameter für die Frage wie Städte mit dem Klimawandel umgehen sollen stark verändert. Mittlerweile gibt es nicht nur Prognosen, sondern bereits weltweit Erfahrungswerte zur Rolle der Begrünung von Städten und der damit verbundenen aktiven Verbesserung nicht nur der Überhitzungseffekte, sondern auch des psychologischen sowie sozialen Klimas in wachsenden Ballungsräumen. (siehe „Einfach grün-Greening the City“ im Deutschen Architektur Museum Frankfurt - Rudi Scheuermann, Leiter der Abteilung „Building Envelope Design“ beim internationalen Ingenieurbüro Arup und einer der weltweit führenden Planer von nachhaltigen und energieeffizienten Gebäudehüllen)	569.1	C59_nachhaltiges_Quartier
		Das Ziel mit dem Bebauungsplan VI-140cab die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Kerngebietes schaffen zu wollen, berücksichtigt in keiner Weise die Entwicklungen zu nachhaltigen und energieeffizienten Gebäuden sowie deren psychologische Auswirkungen auf die Bewohner in Ballungsgebieten, die in den letzten Jahren stattgefunden haben.	569.2	C83_unklareAussage

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	569.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Damit berücksichtigt der Bebauungsplan in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung und widerspricht den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt, die klar auf einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes basieren.	569.4	C59_nachhaltiges_Quartier
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	569.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	569.6	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege nicht einmal der dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen und nicht den geforderten Sicherheitsstandards.	569.7	C35_gesicherte_Erschließung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Laut Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, zeichnet sich die Zukunft der Städte hier und jetzt ab und es kommt darauf an, gegenwärtig zu intervenieren! Wir haben eine Petition gestartet, um den Bebauungsplan mit dem zynischen Titel „Urbane Mitte“ zu verhindern und bisher 6998 Unterstützer*innen gefunden und wir sind noch nicht am Ende. Die gängigen Szenarios, die die negativen Folgen aktueller Entwicklungen skizzieren, haben erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker und Stadtplaner.	569.8	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
		Wir als Bürger erwarten die Entwicklung von Masterplänen, die abbilden, dass Lebensqualität zum Schlüsselfaktor und Garant für ökonomische, ökologische und soziale Stadt-Stabilität geworden ist und wie neue Umwelttechnologien, energieeffiziente Lösungen, veränderte Arbeitsbedingungen und die zunehmende Digitalisierung in Zukunft für die Städteplanung eingesetzt werden müssen. Als Bürger dieser Stadt erwarten wir von Ihnen als verantwortliche Stadtplaner zukunftsichernde Bauvorhaben und nicht rückwärtsgewandte Größen- bzw. Prestigephantasien.	569.9	C59_nachhaltiges_Quartier
570	18.02.2021	Hiermit möchte ich mich ausdrücklich gegen die geplante Bebauung der "Urbanen Mitte" äußern.	570.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Eine Initiative von sehr engagierten Menschen haben um die Erhaltung des Gleisdreieckgeländes gekämpft. Es ging um eine Fläche, die als Erholung und Freizeitmöglichkeit für die gestressten Berliner Stadtmenschen zur Verfügung stehen soll. Mittlerweile sind dieser Park und seine erkämpften Flächen schon an vielen Stellen zugebaut und platt gemacht. Von der ursprünglichen Idee ist nicht mehr viel übriggeblieben.	570.2	C26_Gesamtentwicklung
		Die geplanten Neubauten in Form von hauptsächlich Bürogebäuden würden die Einschränkungen der Freiflächen und ihrer Sicht noch mehr einschränken.	570.3	C64_Park_optische_Einengung
		Berlin braucht bezahlbaren Wohnraum. Und keine neuen Bürogebäude oder noch mehr Eigentumswohnungen. Darüber sollte vielmehr diskutiert werden. Es gibt schon viele Modelle, die Lösungen für diese Probleme haben. Leider werden diese nicht umgesetzt. Ein mir bekanntes Modell beinhaltet, die Aufstockung bestehender Häuser um eine weitere Etage. Einfaches Modell, effektive Lösung.	570.4	C43_Forderung_Wohnen
572	18.02.2021	Der Gleisdreieck-Park ist nach Jahrzehnten einer sehr belasteten baulichen wie Bevölkerungsdichte an der Grenze zwischen Kreuzberg und Schöneberg und den Strapazen der Bauarbeiten für den Potsdamer Platz eine Entschädigung für die anliegende Bevölkerung. Der Park ist ein lebendes Beispiel für eine gelungene Planung.	572.1	-
		Nun soll dies durch eine völlig unpassende Bebauung, unpassend in der Höhe und Masse und in der Funktion, zerstört werden. Damit unterminieren Sie die Lebensqualität beider Bezirke für zumindest Jahrzehnte.	572.2	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C26_Gesamtentwicklung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C27_Ziel_B-Plan C48_GF/GFZ-Höhe C50_Gebäudehöhen C81_Subjektiv
		Dass Sie nicht zumindest daran denken, was für Folgen dies bei der nächsten Wahl haben wird, ist merkwürdig, Aber dass wir Sie abwählen ist nur ein schwacher Trost.	572.3	C79_Bezirkspolitik
574	18.02.2021	Mit dem entstehenden Südbahnhof-Quartier wird das Areal zwischen Kolonnenstraße und Sachsendamm zu einer Binnenstadt hoher Dichte. Sie braucht dringend ein Begegnungszentrum mit einem Platz und einem spektakulären Baudenkmal. Das Material dazu ist vorhanden - in Form des Gaswerkareals mit seinem Eisenzylinder und seinen Backsteinbauten. Der jetzige Zustand lässt aber Schlimmes ahnen. Will man auf den Platz, stößt man auf Barrieren und grimmige Wächter, und jetzt hört man, dass der Kessel nicht nur - was schon schlimm genug ist - zu ca. zwei Dritteln, sondern bis oben hinauf mit Büros gefüllt werden soll, statt als Kombination von Kuppelraum (mit Gastronomie, Kino, Bühne) und Schöneberger Eiffelturm zu dienen. Für einmal ist Berlin, das sonst als Leuchtturm intelligenter Stadtplanung gilt, im Begriff, eine einmalige Chance zu vertun und ein negatives Beispiel zu liefern. Noch ist es Zeit, wenigstens das Schlimmste zu verhindern. Da die Bedingungen des Gestaltungsplanes in vielerlei Hinsicht missachtet wurden, besteht dazu Anlass genug.	574.1	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
575	18.02.2021	Berlin hat seit letztem Jahr das nachhaltige Bauen nach den Regeln des Bundes zumindest für öffentlichen Bauten eingeführt. Das Bewertungssystem Nachhaltiges Bauen (BNB) beinhaltet zahlreiche Zusatzanforderungen zu den gesetzlichen Mindestanforderungen, die ökologische, ökonomische und soziokulturelle Belange unterstützen und optimieren (www.nachhaltigesbauen.de).	575.1	-
		Die Urbane Mitte Süd kommt aus einer Zeit, in der das nachhaltige Planen und Bauen noch in den Kinderschuhen steckte. Heutzutage ist es jedoch fester Bestandteil von nachhaltigen Entwicklungsplänen und auch Investoren haben das verstanden. Ich rate der Stadtverwaltung Kreuzberg dringend diese Philosophie in dieses und auch alle anderen Vorhaben mit zu integrieren. Der derzeitige Planungsstand ist komplett veraltet und bleibt aus sich des nachhaltigen Bauens weit hinter den älteren Potsdamer Platz Quartier zurück. Dort wurde zumindest ein vorbildliches Regenwassermanagement durchgeführt. Bleibt nur zu hoffen, dass die Zeichen der Zeit erkannt werden.	575.2	C59_nachhaltiges_Quartier
576	18.02.2021	Ich wende mich gegen die vorliegende Planung zur Ausweisung des Kerngebietes VI-140cab.	576.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Park im Gleisdreieck hat sich in den vergangenen Jahren zu einem anziehenden Erholungsort für viele Berlinerinnen und Berliner entwickelt. Er zeichnet sich wie kein anderer Park durch die Heterogenität der Nutzenden aus was sowohl den Bemühungen der Kommunalpolitik als auch vieler engagierter Nachbarinnen und Nachbarn zu verdanken ist.	576.2	-
		Im Gleisdreieck liegen immense öffentliche Investitionen. Dass nun ein privater Investor ein derart hochprofitables Projekt unternehmen kann ohne sich in irgendeiner Weise an diesen Investitionen beteiligt zu haben, erkennbar in Zukunft beteiligen wird beziehungsweise die absehbaren Folge (Wind, Schatten, Versiegelung, erhöhtes Verkehrsaufkommen etc. etc.) kompensieren muss, ist mir nicht nur unverständlich, ich halte es auch für ein kommunalpolitisches Armutszeugnis. Bitte Verhindern Sie diese Planung!	576.3	C26_Gesamtentwicklung C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C48_GF/GFZ-Höhe C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
577	18.02.2021	In den letzten Jahren haben sich die Parameter für die Frage wie Städte mit dem Klimawandel umgehen sollen stark verändert. Mittlerweile gibt es nicht nur Prognosen, sondern bereits weltweit Erfahrungswerte zur Rolle der Begrünung von Städten und der damit verbundenen aktiven Verbesserung nicht nur der Überhitzungseffekte, sondern auch des psychologischen sowie sozialen Klimas in wachsenden Ballungsräumen. (siehe „Einfach grün-Greening the City“ im Deutschen Architektur Museum Frankfurt - Rudi Scheuermann, Leiter der Abteilung „Building Envelope Design“ beim internationalen Ingenieurbüro Arup und einer der weltweit führenden Planer von nachhaltigen und energieeffizienten Gebäudehüllen)	577.1	C59_nachhaltiges_Quartier
		Das Ziel mit dem Bebauungsplan VI-140cab die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Kerngebietes schaffen zu wollen, berücksichtigt in keiner Weise die Entwicklungen zu nachhaltigen und energieeffizienten Gebäuden sowie deren psychologische Auswirkungen auf die Bewohner in Ballungsgebieten, die in den letzten Jahren stattgefunden haben.	577.2	C83_unklareAussage
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	577.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Damit berücksichtigt der Bebauungsplan in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung und widerspricht den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt, die klar auf einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes basieren.	577.4	C59_nachhaltiges_Quartier
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)	577.5	C42_Büromarkt_Büroflächen
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	577.6	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege nicht einmal der dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen und nicht den geforderten Sicherheitsstandards.	577.7	C35_gesicherte_Erschließung
		Laut Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, zeichnet sich die Zukunft der Städte hier und jetzt ab und es kommt darauf an, gegenwärtig zu intervenieren! Wir haben eine Petition gestartet, um den Bebauungsplan mit dem zynischen Titel „Urbane Mitte“ zu verhindern und bisher 6998 Unterstützer*innen gefunden und wir sind noch nicht am Ende. Die gängigen Szenarios, die die negativen Folgen aktueller Entwicklungen skizzieren, haben erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker und Stadtplaner.	577.8	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
		Wir als Bürger erwarten die Entwicklung von Masterplänen, die abbilden, dass Lebensqualität zum Schlüsselfaktor und Garant für ökonomische, ökologische und soziale Stadt-Stabilität geworden ist und wie neue Umwelttechnologien, energieeffiziente Lösungen, veränderte Arbeitsbedingungen und die zunehmende Digitalisierung in Zukunft für die Städteplanung eingesetzt werden müssen. Als Bürger dieser Stadt erwarten wir von Ihnen als verantwortliche Stadtplaner zukunftsichernde Bauvorhaben und nicht rückwärtsgewandte Größen- bzw. Prestigephantasien.	577.9	C59_nachhaltiges_Quartier

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Namen von 6998 (Stand 17.02.2021 – 11.30 Uhr) Unterstützer*Innen		
578	18.02.2021	In den letzten Jahren haben sich die Parameter für die Frage wie Städte mit dem Klimawandel umgehen sollen stark verändert. Mittlerweile gibt es nicht nur Prognosen, sondern bereits weltweit Erfahrungswerte zur Rolle der Begrünung von Städten und der damit verbundenen aktiven Verbesserung nicht nur der Überhitzungseffekte, sondern auch des psychologischen sowie sozialen Klimas in wachsenden Ballungsräumen. (siehe „Einfach grün-Greening the City“ im Deutschen Architektur Museum Frankfurt - Rudi Scheuermann, Leiter der Abteilung „Building Envelope Design“ beim internationalen Ingenieurbüro Arup und einer der weltweit führenden Planer von nachhaltigen und energieeffizienten Gebäudehüllen)	578.1	C59_nachhaltiges_Quartier
		Das Ziel mit dem Bebauungsplan VI-140cab die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Kerngebietes schaffen zu wollen, berücksichtigt in keiner Weise die Entwicklungen zu nachhaltigen und energieeffizienten Gebäuden sowie deren psychologische Auswirkungen auf die Bewohner in Ballungsgebieten, die in den letzten Jahren stattgefunden haben.	578.2	C83_unklareAussage
		Die Festsetzungen des B-Plans – insbesondere die geplante Ausweisung als Kerngebiet – begünstigen in unzulässiger Weise einen privaten, ausschließlich wirtschaftlichen Eigennutz vor den gesamten berechtigten und rechtlich garantierten Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bewohner*innen wie: ▪ einer lebenswerten Umwelt in Wohngebieten ▪ Schutz des gesamtstädtischen und des lokalen Klimas ▪ Erhalt der Qualität des Grund-, Trink- und Oberflächenwassers ▪ Lärminderung ▪ Erhalt und Verbesserung der Luftqualität ▪ den Schutz der wildlebende Tiere und Pflanzen und der Erholungsqualitäten für die lokalen und gesamtstädtischen Besucher*innen der beiden Parkanlagen auf dem Gleisdreieck.	578.3	C71_Abwägung_privat/öffentlich C29_Einbindung C20_klimaökologische_Auswirkungen C18_Niederschlagsbewirtschaftung C54_schalltechnische_Untersuchung C19_Luftschadstoffe C13_Flora_Fauna C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Damit berücksichtigt der Bebauungsplan in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung und widerspricht den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt, die klar auf einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes basieren.	578.4	C59_nachhaltiges_Quartier
		Hinzu kommt ein Leerstand von Büroflächen in Berlin im Jahr 2020 mit einer Gesamtgröße von rund 231.000 Quadratmetern (Quelle: Statista Research Department, 12.05.2020) und eine völlig neue	578.5	C42_Büromarkt_Büroflächen

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Arbeitswelt durch Corona. Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf. (Quelle: ZIA vom 14.April 2020)		
		Die geplante Bebauung (lt. Bebauungsplans VI-140cab) und die vom Investor vorgesehenen Nutzungen als reines Gewerbegebiet hat ausschließlich negative Auswirkungen auf die Lage im Stadt- und Landschaftsraum, auf die vorhandene Bebauung und ihre Bewohner*innen sowie alle vorhandenen Nutzungen.	578.6	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C09_Mehrwert
		Der vorgelegte Entwurf entspricht mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und ohne notwendige Rettungswege nicht einmal der dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung von Leib und Leben sämtlicher Nutzer*innen und nicht den geforderten Sicherheitsstandards.	578.7	C35_gesicherte_Erschließung
		Laut Kees Christiaanse, Professor für Architektur und Städtebau an der ETH Zürich, zeichnet sich die Zukunft der Städte hier und jetzt ab und es kommt darauf an, gegenwärtig zu intervenieren! Wir haben eine Petition gestartet, um den Bebauungsplan mit dem zynischen Titel „Urbane Mitte“ zu verhindern und bisher 6998 Unterstützer*innen gefunden und wir sind noch nicht am Ende. Die gängigen Szenarios, die die negativen Folgen aktueller Entwicklungen skizzieren, haben erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker und Stadtplaner.	578.8	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C79_Bezirkspolitik
		Wir als Bürger erwarten die Entwicklung von Masterplänen, die abbilden, dass Lebensqualität zum Schlüsselfaktor und Garant für ökonomische, ökologische und soziale Stadt-Stabilität geworden ist und wie neue Umwelttechnologien, energieeffiziente Lösungen, veränderte Arbeitsbedingungen und die zunehmende Digitalisierung in Zukunft für die Städteplanung eingesetzt werden müssen. Als Bürger dieser Stadt erwarten wir von Ihnen als verantwortliche Stadtplaner zukunftsichernde Bauvorhaben und nicht rückwärtsgewandte Größen- bzw. Prestigephantasien. Im Namen von 6998 (Stand 17.02.2021 – 11.30 Uhr) Unterstützer*Innen	578.8	C59_nachhaltiges_Quartier
579	18.02.2021	Grundsätzlich halte ich es für falsch, Hochhäuser in einen Park zu bauen. In diesen Fall bin ich als Anwohnerin auch persönlich betroffen, denn ich nutze den Gleisdreieckpark oft, so dass durch die Bebauung auch meine persönliche Lebensqualität eingeschränkt wird.	579.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C63_Park_Erhalt C81_Subjektiv
		Ihrer Argumentation mit dem fortgeschrittenen Planungsstand kann ich nicht folgen. Sowohl unter den aktuellen ökologischen und gesundheitlichen Gesichtspunkten, als auch gespiegelt am Hochhausleitbild Berlins – das doch den derzeitigen politischen Willen ausdrückt – wird deutlich, dass dieses Vorhaben nicht in unsere Zeit passt. Wenn sich aufgrund veränderter Bedingungen und neuer	579.2	C81_Subjektiv

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Einsichten herausstellt, dass etwas, das lange geplant war, nicht sinnvoll oder sogar schädlich ist, dann besteht doch, solange noch nicht gebaut ist, die Chance, diesen geplanten Fehler nicht auch noch umzusetzen. Also lassen sie es bitte sein. Im Einzelnen widerspreche ich dem Bebauungsplan Urbane Mitte Süd aus folgenden Gründen:		
		Gesundheitsgefährdung: In Zeiten von Klimakatastrophe und Todesfällen durch Luftverschmutzung ist es unverantwortlich, die Innenstädte baulich weiter zu verdichten und dafür Grünflächen zu opfern. Im Bebauungsplan wird „eine lokale Zunahme der Temperatur um 2-3°C“ in Kauf genommen (Seite 78 der Begründung). Hinzu kommt die Corona-Pandemie, in der laut Max-Planck-Gesellschaft „26 Prozent der Covid-19-Todesfälle in Deutschland durch Luftverschmutzung“ verursacht werden.	579.3	C30_Versiegelung_Verdichtung C63_Park_Erhalt C20_klimaökologische_Auswirkungen C82_keinGegenstand (allgemeine Aussage)
		Verschattung bis nach Schöneberg: Die östlich der Hochhäuser liegenden Schöneberger Parkflächen werden bedrängt und verschattet, was schon aus einer Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg aus dem Januar 2019 hervorgeht. In den Vormittagsstunden wird der Westpark verschattet, der Museumspark in den Nachmittagsstunden.	579.4	C72_nur_VI-140cab C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C53_Verschattung_Technikmuseum
		Benachteiligung der Anwohnenden: Die Aufenthaltsqualität wird nicht nur durch die Verschattung eingeschränkt, sondern auch durch die Erhöhung der Windgeschwindigkeit, wenn es zwischen den Hochhäusern zieht. Dass Ausgleichsflächen im Volkspark Friedrichshain geplant sind, nützt den Anwohnenden in Kreuzberg, Schöneberg und Tiergarten Süd überhaupt nichts.	579.5	C22_Windkomfort C23_Eingriff_Ausgleich
		Übernutzung des Parks: Hinzu kommt: Der Park wird schon jetzt sehr stark frequentiert. Durch die Büronutzer*innen – es ist von 3.000 Arbeitsplätzen die Rede – und die kommerziellen Einzelhandels- und gastronomischen Angebote droht eine Übernutzung, die vor allem Ältere und Familien mit Kindern in ihren Möglichkeiten der Parknutzung beschränken wird.	579.6	C72_nur_VI-140cab C67_Park_Übernutzung
		Entwertung des Parks: Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck sprach sich am 21.01.2021 gegen die Bebauung aus, weil diese den Park „zum dekorativen grünen ‚Bettvorleger‘ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet.“	579.7	C64_Park_optische_Einengung C68_Park_Aufenthaltsqualität

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Ökologische Schäden: Durch die Glasarchitektur werden Vögel gefährdet und es droht ein Verlust an Flora und Fauna, sowie an Biodiversität durch die Versiegelung. Vorliegende Stellungnahmen, bspw. des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 urbane Mitte Dez-2020 werden in der Begründung des Bebauungsplans ignoriert und bagatellisiert.	579.8	C57_Fassadengestaltung C14_Artenschutz C13_Flora_Fauna C71_Abwägung_privat/öffentlich
		Überschreitung baunutzungsrechtlicher Grenzen: Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Vertrag mit den Bauherren war eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese wird nun erheblich überschritten, ohne dass es irgendwelche Gründe dafür gäbe, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nützen würden.	579.9	C48_GF/GFZ-Höhe C49_§17_BauNVO
		- Widerspruch zum Hochhausleitbild (1): Entsprechend dem Hochhausleitbild Berlins muss in einem ersten Schritt geprüft werden, ob die Kriterien der Standortwahl eingehalten werden. Nachteile für die Umgebung müssen ausgeglichen werden und das Vorhaben muss einen Mehrwert für die Allgemeinheit erbringen. Dieser ist hier in keiner Weise gegeben, im Gegenteil. - Widerspruch zum Hochhausleitbild (2): Auch die ausschließlich gewerbliche Nutzung ist nach dem Hochhausleitbild nicht zulässig, das eine Mischnutzung vorschreibt: Ausgehend von zwei Nutzungskategorien (Kategorie 1: Gewerbe, und Kategorie 2: Wohnen und soziale Projekte) soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer der beiden Kategorien in einem Hochhaus höchstens 70 Prozent der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist.	579.10	C08_Hochhausleitbild C09_Mehrwert
		Ein vollkommen sinnloses Vorhaben: Immer mehr Menschen arbeiten im Home-Office und es ist absehbar, dass es zu erheblichen Leerständen von Gewerberäumen kommen wird. Mag sein, dass dieser attraktive Standort vermietbar bleibt, aber er wird Leerstände und Verödung an anderer Stelle vorantreiben. Angesichts dessen sind die ausschließlichen Nachteile des Vorhabens für Mensch und Natur nicht zu rechtfertigen. Gerade die schönsten Orte dieser Stadt sollten für die Berliner*innen da sein und nicht dem Profit von Investoren geopfert werden.	579.11	C27_Ziel_B-Plan C42_Büromarkt_Büroflächen C83_unklareAussage
		Bitte setzen Sie sich mit meinen Ablehnungsgründen ernsthaft auseinander und schieben Sie sie nicht gleich zur Seite.	579.11	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C71_Abwägung_privat/öffentlich
580	18.02.2021	Ich wende mich gegen den vorliegenden Bebauungsplan aus folgenden Gründen: Das Projekt „Urbane Mitte“ ist überdimensioniert. So viel Gewerbefläche wird, insbesondere nach Corona, nicht mehr benötigt: Der Trend geht zum Home-Office und die Berliner Wirtschaft stagniert. Der Bebauungsplan weist nicht mit aktuellen Zahlen nach, dass ein Bedarf für weitere Büroflächen besteht. Die Shopping Malls im Umkreis waren auch vor Corona nicht voll vermietet, und das Online-Shopping wird diesen Trend nicht zugunsten der realen Einkaufsmöglichkeiten verbessern.	580.1	C42_Büromarkt_Büroflächen C31_Nutzungskonzept
		Die Begründungen für die erhöhte GFZ sind nicht mehr aktuell. Sie basieren auf Vergleichen zu der ehemaligen Bahnanlage. Den bereits vorhandenen Park als Argument für eine Erhöhung der GFZ zu nutzen, ist nicht akzeptabel. Dieser Park existiert bereits und wird durch die neuen Gebäude geschädigt.	580.2	C26_Gesamtentwicklung
		Da die Gebäude aus Lärmgründen nicht für Wohnungen geeignet sind, werden auch die Büros geradezu hermetisch verschlossen bleiben und damit ein Fremdkörper im Park sein.	580.3	C83_unklareAussage
		Die Hochhäuser des B-Planes vi-140ca stehen wahllos in der bisher flachen Landschaft, hier ist kein Konzept zu erkennen, das hat keinerlei städtebauliche Kultur. Die Anordnung der Gebäude erinnert an eine Spielfläche in einer Kita und nicht an einen gut durchdachten und abgestimmten Plan. An diesem historischen Ort ist ein hochwertiger Architekturentwurf nötig.	580.4	C28_städtebauliches_Konzept
		Hochhäuser stehen derzeit vor allem mit Verkehrsknotenpunkten in Verbindung (Zoo, Potsdamer Platz, Alex, Steglitz). Gleisdreieck ist verglichen mit diesen anderen Standorten ein kleiner Umsteigebahnhof. Bei der Urbanen Mitte wird ohne Berücksichtigung eines Gesamtkonzeptes für Berlin und mit maßloser Selbstüberschätzung des Standortes ein unnötiger Hochhausstandort geplant.	580.5	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept
		Die Hochhäuser zerschneiden den Freiraum des Parks und der Umgebung (Station, Technik-Museum, usw.). Die Hochhäuser verstellen den Blick auf die denkmalgeschützten Bahnanlagen. Sie dominieren die Umgebung und zerstören die optische Qualität des Parks.	580.6	C62_Ortsbild_Sichtachsen C72_nur_VI-140cab C29_Einbindung C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
		Die Parkfläche wird weiter zerstückelt, der Nutzen des Parks wird damit zunichtegemacht. Der Westpark ist bereits sehr schmal und überlaufen, und weitere dominante Gebäude werden dem Parknutzen noch mehr schaden.	580.7	C63_Park_Erhalt C64_Park_optische_Einengung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
				C68_Park_Aufenthaltsqualität
		Das Gutachten zum Windkomfort ist mangelhaft, weil die Informationen, auf die es aufbaut, um Jahrzehnte veraltet sind. In der Umgebung der Urbanen Mitte sind Schäden durch höhere Windgeschwindigkeiten zu erwarten.	580.8	C22_Windkomfort
		Die Versiegelung der Fläche wird auf 100% erhöht, das wird dem Stadtklima und die Gesundheit der Berliner schaden.	580.9	C17_Versiegelungsgrad C20_klimaökologische_Auswirkungen
		Die Parkwege zwischen Fernbahn und Station sind bereits jetzt oft zu eng für die Masse der Besucher. Hier noch viele weitere Menschen und einen Rettungsweg hinzufügen zu wollen, zeugt von Unwissenheit oder Ignoranz.	580.10	C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb
		Die Zufahrtstraße zum Gebäudekomplex wird für den zu erwartenden Fahrzeugverkehr (Büros, Gewerbe, Einzelhandel, Sport) in Spitzenzeiten nicht ausreichen. Die Zufahrt über die Tiefgarage kann das nicht ausgleichen. Schon jetzt sind die Zufahrtswege bei Messebetrieb am U-Bahnhof Gleisdreieck überlastet.	580.11	C34_zusätzlicher_Verkehr C35_gesicherte_Erschließung
		Das Lärmgutachten geht ausführlich auf den Lärm der Nachbarschaft ein (Bahnen, Café am Stellwerk, Skateranlage). Es bewertet jedoch an keiner Stelle den Lärm, der durch die Nutzer der neuen Gebäude dem Park hinzugefügt wird, wie z.B. Einzelhandel, Cafés und Restaurants, Freizeiteinrichtungen, Sportstudios. Dies ist arrogant, und das Gutachten ist nicht verwendbar. Die Nutzung insbesondere der unteren Etagen der Gebäude wird eine zusätzliche Beschallung des Parks verursachen.	580.12	C54_schalltechnische_Untersuchung
		Das Gutachten zum Artenschutz ist mangelhaft, weil es nach Rodungsmaßnahmen erstellt wurde und dann an der frisch gerodeten Fläche nachweist, dass keine nennenswerte Flora und Fauna zu schützen ist. Inzwischen sind Flora und Fauna nachgewachsen.	580.13	C14_Artenschutz
		Der Bebauungsplan referenziert an mehreren Stellen auf die ÖPNV-Verbindungen mit U- und S-Bahn. Diese sind heute nur zu einem Teil vorhanden, der Rest ist noch nicht einmal geplant. Diese Verkehrswege können nicht ernsthaft als Erschließung der Gebäude der Urbanen Mitte gewertet werden.	580.14	C36_ÖPNV-Erschließung
		Der Bebauungsplan muss in der vorliegenden Form zurückgewiesen und in wesentlichen Teilen neu erarbeitet werden.	580.15	C02_Ablehnung_Kennntnisnahme
581	18.02.2021	Das Fachgutachten VI-140cab K10 Nutzungszunahme im Park 191128 ist meiner Ansicht nach fehlerhaft. Es bezieht bei der Grünflächenberechnung Zahlen des Bezirks CharlottenburgC24-Wilmersdorf mit ein. Dieser Bezirk grenzt aber nicht an den Gleisdreieckpark. Meiner Ansicht nach sind die	581.1	C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Zahlen der zu erwartenden Zuzüge auch nicht korrekt, da nicht alle Baumaßnahmen in der Umgebung berücksichtigt sind.		
		Durch die geringe Ausstattung Kreuzbergs mit Grünflächen wird es m.E. zu einer erheblichen Übernutzung des Parks kommen, so dass Teile der Flächen kaum mehr als Erholungsgebiete bezeichnet werden können. Der Park wird außerdem durch den Bau der S-Bahn-Linie 21 noch weitere Einschränkungen erfahren.	581.2	C67_Park_Übernutzung C68_Park_Aufenthaltsqualität C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Meines Erachtens wäre es dringend erforderlich die zwei Häuser an der Skaterbahn nicht zu bauen und diese Fläche als Ausgleichfläche für die weiteren Gebäude in den Park als Grünfläche mit einzugliedern um den Park insgesamt zu entlasten.	581.3	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C33_alternatives_Konzept
582	18.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan VI-140-cab „Urbane Mitte Süd“ ab, erhebe hiermit fristgerecht Einspruch zum Bebauungsplan und schließe mich vollumfänglich der Argumentation und Begründung der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. an.	582.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es wird immer wieder vom Erhalt von Kiezen gesprochen und die Notwendigkeit propagiert, ein Gleichgewicht zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Kultur zu garantieren. Diesem Postulat spricht dieser Bebauungsplan Hohn, da er neben den Argumenten der Arbeitsgemeinschaft Gleisdreieck das Gewicht des Faktors Arbeit im Kiez massiv zu dessen Gunsten verschiebt, mittelfristig zu einer deutlichen Erhöhung der Wohnimmobilienpreise führen und damit den Verdrängungseffekt der hier wohnenden Bevölkerung einleiten wird. Das können Sie doch nicht beabsichtigt haben und wollen!	582.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Daher fordere ich Sie mit Nachdruck auf, dafür zu sorgen, dass dieser Bebauungsplan nicht in die Tat umgesetzt werden kann.	582.3	-
583	18.02.2021	Ich lehne den Bebauungsplan VI-140-cab „Urbane Mitte Süd“ ab, erhebe hiermit fristgerecht Einspruch zum Bebauungsplan und schließe mich vollumfänglich der Argumentation und Begründung der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. an.	583.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Es wird immer wieder vom Erhalt von Kiezen gesprochen und die Notwendigkeit propagiert, ein Gleichgewicht zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Kultur zu garantieren. Diesem Postulat spricht dieser Bebauungsplan Hohn, da er neben den Argumenten der Arbeitsgemeinschaft Gleisdreieck das Gewicht des Faktors Arbeit im Kiez massiv zu dessen Gunsten verschiebt, mittelfristig zu einer deutlichen Erhöhung der Wohnimmobilienpreise führen und damit den Verdrängungseffekt der hier wohnenden Bevölkerung einleiten wird. Das können Sie doch nicht beabsichtigt haben und wollen!	583.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C31_Nutzungskonzept C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Daher fordere ich Sie mit Nachdruck auf, dafür zu sorgen, dass dieser Bebauungsplan nicht in die Tat umgesetzt werden kann.	583.3	-
584	18.02.2021	Sogleich möchte ich meine Position unmissverständlich formulieren: diese geplanten Hochhäuser im/am Gleisdreieckpark dürfen nicht gebaut werden, wegen der Gefährdung des Grundwassers mit toxischen Schadstoffen, wegen der Verstellung der Sichtachsen auf historische Denkmale sowie der Frischluftschneisen, wegen der Verschattung der Umgebung, wegen der stark zunehmenden Überfüllung des Parks, wegen der Lärmverstärkung durch Echobildung an den Hochhauswänden, wegen der Verstärkung der Gentrifizierung der Umgebung, wegen der - es ist der völlig falsche Ort für ein derart einschneidend und massiv seine Umgebung prägendes und beschneidendes überdimensioniertes Bauprojekt.	584.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme C83_unklareAussage C15_Altlasten C62_Ortsbild_Sichtachsen C61_Beeinträchtigung_Denkmäler C20_klimaökologische_Auswirkungen C52_Verschattung C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark C67_Park_Übernutzung C83_unklareAussage C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C26_Gesamtentwicklung
		Welchen Grund gibt es, dieses Bauvorhaben genau hier auf und an einem Park, einer dringend benötigten und hochfrequentierten Grün- und Erholungsanlage mit angrenzenden historischen, auch denkmalgeschützten Bauten zu planen und unbedingt realisieren zu wollen? Wer wird für die zu erwartenden Schäden und Einschränkungen real in vollem Umfang haften?	584.2	C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele C27_Ziel_B-Plan C83_unklareAussage
		Aus den Stellungnahmen ergibt sich zum Beispiel die offensichtlich nicht sicher geklärte Verantwortlichkeit angesichts nicht erfolgter Schutzmaßnahmen in der Frage der drohenden Vergiftung des Grundwassers mit Schadstoffen aus Altlasten (z.B. ehem. Fettgasanstalt). Unser Wasser ist ein hohes Gut, das es in Zukunft noch weit mehr zu schützen gilt, wie wir alle wissen; durch den Klimawandel haben wir in unserer Region bereits das Problem der Trockenheit und viel zu geringer Niederschlagsmengen, sichtbar vertrocknen Bäume im Gleisdreieckpark.	584.3	C15_Altlasten
		Dieser Park ist bereits jetzt zu klein für den offensichtlichen Bedarf der Nachbarschaft als innerstädtische Erholungs-, Grün- und Frischluftanlage, er ist häufig überlaufen, es gibt bereits jetzt aus diesem Grunde Konflikte, z.B. durch Lärmbelästigung, doch die geplanten riesigen Häuserwände werden das Schallaufkommen enorm verstärken.	584.4	C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets) C67_Park_Übernutzung

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Der Park wird dem hohen Zuwachs an Besucher*innenaufkommen durch Ihre Bauplanung nicht gewachsen sein; die Kinder, Jugendliche und Erwachsenen aus der Nachbarschaft benötigen diesen Park dringend, ihr Bedarf wird dann nicht mehr erfüllt werden.		
		Ein heeres soziales und ökologisches, und in diesem Sinne innovatives Ziel dieses Bauprojektes kann ich nicht erkennen. Es ist ein reines Profitunternehmen - Gewerbeflächen versprechen noch höhere Einnahmen als Wohnflächen. Zudem werden die Nutzer*innen der Büros auch hier wohnen wollen, was die Gentrifizierung enorm steigern wird.	584.5	C27_Ziel_B-Plan C09_Mehrwert C82_keinGegenstand (außerhalb des Plangebiets)
		Das Bauprojekt ist eine Zumutung für die Nachbarschaft, dies auch in ästhetischer Hinsicht, wir Parkbesucher*innen werden auf hohe Betonsockel und darüber die Wände der Hochhaustürme blicken müssen, das gesamte Ensemble auf derselben Ebene wie der Park; ich empfinde dies für eine Parkanlage, die ich häufig und sehr gerne besuche, als große Belästigung, die meinen Erholungswert des Parks enorm einschränkt und im Negativen verändert.	584.6	C81_Subjektiv
		Das Vertrauen in das behördliche Handeln, das die Vorgaben zum Schutz der Allgemeinheit kontrollieren und beaufsichtigen soll, sehe ich hier angesichts der zahlreichen Bedenken in den Stellungnahmen und den unzureichenden Antworten nicht erfüllt. Es scheint eher ein unverantwortliches undurchsichtiges Befürworten und Unterstützen von Privatinteressen der Bauherren vorzuliegen. Bitte antworten Sie mir verbindlich auf meine Bedenken.	584.7	C27_Ziel_B-Plan C71_Abwägung_privat/öffentlich
585	18.02.2021	Hiermit fordere ich die Einstellung des Bauvorhabens Gewerbe-Areal „Urbane Mitte“ mitten im Park am Gleisdreieck lt. Bebauungsplan VI-140cab.	585.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Die Planung dieses Areals sollte sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.	585.2	C26_Gesamtentwicklung C27_Ziel_B-Plan C59_nachhaltiges_Quartier
586	18.02.2021	Ich bin der Meinung, Ihre Planung für das Verfahren VI-140cab sollte nicht von dem Verfahren VI-140caa getrennt werden, denn diese beiden bedingen sich ja offensichtlich gegenseitig. Und wenn man beide Verfahren zusammen betrachtet, dann zeigen sich in den Unterlagen zu VI-140cab einige Fehler bzw. unlogische Argumente.	586.1	C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren
		So ist im Lärmschutzgutachten für VI-140cab der worst case angenommen, der sich aus der Bebauung von VI-140caa dann ergäbe, wenn sich weder der Bezirk noch das Land noch die Bahn darum kümmern würden, dass hier für die neue S21 Lärmschutztechnik verbaut wird. Stattdessen wird völlig ohne Lärmschutz und sogar mit einem offenen Bahnhof kalkuliert. Und nur für diesen Fall wurde geschätzt, wie die Lärmbelastung wäre. Auch wenn eine solche Keiner-fühlt-sich-zuständig-Haltung nicht ganz untypisch wäre - seriöse Planung erscheint mir anders.	586.2	C72_nur_VI-140cab

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Im Gutachten zur Nutzungszunahme ist die Rede von "Erhalt der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck", aber wo bitte ist dann zwischen den geplanten 7 Hochhäusern noch "Park"? Das Gutachten berücksichtigt fälschlicherweise nicht, dass durch den Bau der 7 Häuser mehrere Hektar Parkfläche des Westparks verloren gehen. Es verweist richtigerweise auf die Charta für Berliner Stadtgrün und auf S. 5 darauf, dass das Gebiet seit der Gutachtenerstellung 2018/19 durch Randbebauung weiter verdichtet wurde, so dass aktuell der Richtwert der Charta von 13qm/Grün je Einwohner gerade so noch erreicht werden dürfte. Wenn jetzt aber mehrere Hektar des Westparks (fast die Hälfte des öffentlich und kostenlos zugängigen Teils) zugebaut würden (und ja nicht nur das Loch mit VI-140cab), dann würde der Richtwert deutlich unterschritten, weil sich die Fläche reduzieren würde. Das wurde im Nutzungs-Gutachten aber nicht berücksichtigt. Auf den vorgesehenen Flächen ist zudem bereits Nutzung für Gastronomie und Sport/Freizeit entstanden, die dann wieder weichen müsste. Da wäre also jenseits von Bürofläche gar nicht mehr viel an Nutzung zu gewinnen.	586.3	C72_nur_VI-140cab C63_Park_Erhalt
		An der geschätzten Zahl der Beschäftigten lt. S.7 des Nutzungsgutachtens (Beschäftigte Kultur/Sport/Sonstige = 50 von insg. 2650) sieht man zugleich, dass die Nicht-Büro/Hotel/Einzelhandel/Gastro-Nutzung sehr gering sein wird. Auch in der Flächennutzung wird das sichtbar: von insg. 120.000qm sind für beide Gebiete nur 8.800 qm ausgewiesen für "Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur und Bildung, das sind nicht mal 8 Prozent! Das widerspricht dem Zweck einer "sozial gemischten Stadt". So wird das Ziel, "der Standort soll einen Beitrag für eine nachhaltige, sozial gerechte Entwicklung der Stadt leisten" (Begründung S. 27), verfehlt. Wo sollen denn hier die behaupteten "mutigen Impulse aus der Zivilgesellschaft" Platz finden (Begründung S. 27)?	586.4	C72_nur_VI-140cab C31_Nutzungskonzept C59_nachhaltiges_Quartier
		Es fehlt mindestens an Flächen für stationäre und Tages-Pflegeeinrichtungen und Kindertagesstätten/Horte. Beide Nutzungen könnten gerade in den in VI-140cab geplanten Gebäuden Nr. 6 und 7 mit Schlaf-/Wohn-/Ruheräumen in Richtung Ostpark und Funktionsräumen in Richtung S-Bahn untergebracht werden, so dass der Lärmschutz noch gegeben ist. Denn auch die 2.650 geschätzten Beschäftigten dort brauchen Kita-Plätze und suchen gute Pflegeeinrichtungen für Angehörige. Hier ließe sich dies arbeitsortnah unterbringen, was sehr sinnvoll wäre (Stichwort: Betriebskindergarten).	586.5	C33_alternatives_Konzept
		Wieso schließen sie das offensichtlich als Hochhaus geplante Haus Nr. 6 nonchalant aus der Hochhausrichtlinie aus? Wenn Sie hier argumentieren, die Hochhausrichtlinie sei erst später gekommen, dann müsste das doch für alle anderen Vorher-nachher-Argumente auch gelten: Dann dürfte der Bau der S21 solange nicht mitkalkuliert werden, solange dafür kein Baubeschluss vorliegt - und den gibt es ja laut Lärmschutzgutachten noch nicht.	586.6	C08_Hochhausleitbild C72_nur_VI-140cab
		Außerdem: Warum will Kreuzberg angesichts der Homeoffice-Entwicklungen noch solche Büro-Klötzer bauen, um die herum abends die Gegend tot sein wird, wenn da außer Arbeiten und Einkaufen nichts los ist?	586.7	C42_Büromarkt_Büroflächen C32_Unbelebt

Nr.	Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Cluster-Begriff
		Und wenn schon bauen: Warum dann nicht mit Auflagen zum ökologischen Bauen: Die Südfassaden der Häuser könnten zur Energiegewinnung genutzt werden, die Fassaden zur S-Bahn hin begrünt werden. Das Gebiet könnte mit öffentlichen Ladesäulen für Elektromobilität (Auto UND Fahrrad) ausgestattet werden. Der Flachbau zwischen den Türmen Nr. 6 und 7 könnte begrünt werden und von Kitas und Senioreneinrichtungen, die in den beiden Häusern untergebracht werden, im Sinne von Mehrgenerationen-Projekt gemeinsam genutzt werden...	586.8	C57_Fassadengestaltung C39_Mobilitätswende C55_Anpflanzungen_Begrünung
		Insgesamt erscheint mir auch eine Zweckbindung für die nicht-kommerziellen Nutzungszwecke notwendig. Und besonders innovativ ist das Konzept auch nicht. Mir scheint, das wird im Ergebnis eine kalte Verlängerung des Potsdamer Platzes und genauso wenig lebendig wie dort.	586.9	C31_Nutzungskonzept C32_Unbelebt
587	18.02.2021	Hiermit sprechen wir uns gegen die geplante Bebauung aus.	587.1	C02_Ablehnung_Kenntnisnahme
		Der Park ist schon jetzt an der Belastungsgrenze, das dortige Ökosystem leidet & Menschen finden nicht genug Raum zum Sitzen, Laufen oder Spazieren.	587.2	C67_Park_Übernutzung
		Die geplanten Gebäude passen unserer Ansicht nach weder an den Ort, noch erfüllen sie den benötigten Nutzen. Gebraucht wird mehr Parkfläche, Naturraum, Sportmöglichkeiten, sozialer und kostengünstiger Wohnungsbau und gemeinnützige Flächen.	587.3	C27_Ziel_B-Plan C28_städtebauliches_Konzept C31_Nutzungskonzept C33_alternatives_Konzept

II. Prüfung, Abwägung und Ergebnis

Die Zusammenfassung der Stellungnahmen und die Abwägung bilden eine gesonderte Datei.

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Prüfung und Ergebnis

von Stellungnahmen

aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und
aus der Wiederholung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil A

Bürger*innen

- Prüfung und Abwägung der thematisch zusammengefassten Stellungnahmen –**
- Ergebnis der Abwägung -**

Einleitung

Im ersten Teil der Abwägung wurden die Original-Stellungnahmen der Bürger*innen hinsichtlich ihrer Inhalte geprüft und entsprechende Abwägungscluster gebildet. Die 83 Cluster werden mit „C“, der entsprechenden Nummer und dem Themenschwerpunkt bezeichnet.

In diesem zweiten Teil werden

- die Stellungnahmen der Bürger*innen thematisch zusammengefasst
- die zusammengefassten Stellungnahmen abgewogen, d.h. die gebildeten Abwägungscluster werden inhaltlich ausgeführt.

Inhalt

Prüfung und Ergebnis	1
I. Prüfung und Abwägung der thematisch zusammengefassten Stellungnahmen	6
C01_Zustimmung	6
C02_Ablehnung_Kenntnisnahme	6
C03_Bevölkerungsentwicklung	7
C04_§§30,34,35_BauGB	8
C05_S21	9
C06_technische_Infrastruktur	10
C07_Stadtentwicklungsplanungen	10
C08_Hochhausleitbild	11
C09_Mehrwert	12
C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele	13
C11_Umweltbericht	16
C12_Biototypen_Baumkartierung	17
C13_Flora_Fauna	20
C14_Artenschutz	21
C15_Altlasten	26
C16_Versickerungsfähigkeit	27
C17_Versiegelungsgrad	28
C18_Niederschlagsbewirtschaftung	29
C19_Luftschadstoffe	34
C20_klimaökologische_Auswirkungen	36
C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik	40
C22_Windkomfort	41
C23_Eingriff_Ausgleich	45
C24_Baulogistik	47
C25_baubedingte_Auswirkungen	48
C26_Gesamtentwicklung	48
C27_Ziel_B-Plan	50
C28_städtebauliches_Konzept	52
C29_Einbindung	54
C30_Versiegelung_Verdichtung	55
C31_Nutzungskonzept	56
C32_Unbelebt	58
C33_alternatives_Konzept	59

C34_zusätzlicher_Verkehr	61
C35_gesicherte_Erschließung	64
C36_ÖPNV-Erschließung	68
C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb	68
C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb	71
C39_Mobilitätswende	72
C40_FNP_Entwickelbarkeit	75
C41_Kerngebiet	76
C42_Büromarkt_Büroflächen	77
C43_Forderung_Wohnen	80
C44_Einzelhandel	83
C45_Vergnügungsstätten	85
C46_Realteilung	86
C47_Ermittlung_GFZ	87
C48_GF/GFZ-Höhe	88
C49_§17_BauNVO	91
C50_Gebäudehöhen	92
C51_Abstandsflächen	94
C52_Verschattung	95
C53_Verschattung_Technikmuseum	99
C54_schalltechnische_Untersuchung	101
C55_Anpflanzungen_Begrünung	103
C56_Städtebaulicher_Vertrag	105
C57_Fassadengestaltung	107
C58_Freiraumgestaltung	108
C59_nachhaltiges_Quartier	109
C60_Solaranlagen	118
C61_Beeinträchtigung_Denkmäler	119
C62_Ortsbild_Sichtachsen	121
C63_Park_Erhalt	123
C64_Park_optische_Einengung	125
C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark	126
C66_Park_Ausgleichsfläche	128
C67_Park_Übernutzung	129
C68_Park_Aufenthaltsqualität	133
C69_Drogen_Kriminalität	135
C70_Lichtverschmutzung	136

C71_Abwägung_privat/öffentlich	137
C72_nur_VI-140cab	140
C73_Planzeichnung	141
C74_Fachgutachten	142
C75_Bürgerengagement	144
C76_Beteiligungsmöglichkeit	144
C77_Öffentlichkeitsbeteiligung	146
C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren	148
C79_Bezirkspolitik	150
C80_Umsetzung	152
C81_Subjektiv	152
C82_kein_Gegenstand	153
C83_unklare_Aussage	154
B Ergebnis	155

I. Prüfung und Abwägung der thematisch zusammengefassten Stellungnahmen

C01_Zustimmung

Thema: Zustimmung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Stellungnahme

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und der zugrundeliegende städtebauliche Entwurf / Masterplan werden ausdrücklich positiv bewertet.

Abwägung

Die positiven und wertschätzenden Stellungnahmen werden gerne zur Kenntnis genommen.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C02_Ablehnung_Kenntnisnahme

Thema: Ablehnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Stellungnahme

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und der zugrundeliegende städtebauliche Entwurf / Masterplan werden negativ bewertet und die geplante Entwicklung abgelehnt. Diese Aussage wird häufig durch Kritik mit Bezug zu bestimmten Teilbereichen der Planung ergänzt.

Abwägung

Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI 140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird. Konkrete Kritik wird unter dem entsprechenden Fachthema abgewogen.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C03_Bevölkerungsentwicklung

Thema: Bevölkerungsentwicklung in Berlin

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die seit Jahren rückläufige Bevölkerungsentwicklung Berlins nicht berücksichtigt werden würde.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Im Gegensatz zu der Darstellung in den Stellungnahmen war die Bevölkerungsentwicklung in Berlin in den letzten 10 Jahren positiv, auch wenn die jährliche Zunahme seit 2017 zurückgeht und es von 2019 zu 2020 zu einer negativen Bevölkerungsentwicklung gekommen ist.

Die Einwohnerzahl ist in Berlin von 2011 bis 2020 um 338.086 Einwohner*innen angewachsen.

Jahr jeweils zum 31.12.	Einwohner- zahl	Einwohner- zunahme	
		absolut	prozentual
2011	3.326.002		
2012	3.375.222	49.220	1,48%
2013	3.421.829	46.607	1,38%
2014	3.469.849	48.020	1,40%
2015	3.520.031	50.182	1,45%
2016	3.574.830	54.799	1,56%
2017	3.613.495	38.665	1,08%
2018	3.644.826	31.331	0,87%
2019	3.669.491	24.665	0,68%
2020	3.664.088	-5.403	-0,15%

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2021

Aus dem Statistischen Bericht A/I/3 (Juni 2022) vom 27.06.2022 geht hervor, dass zum 31.12.2021 die Einwohnerzahl 3.677.472 betragen hat und damit gegenüber dem Vorjahr um 0,36% weiter angestiegen ist. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat für Berlin eine Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030 erstellt. In der mittleren Variante steigt die Zahl der Einwohner*innen bis zum Jahr 2030 auf 3,92 Mio. an. Die Bevölkerungszunahme ist ein wesentlicher Grund für das Erfordernis neuer Wohnquartiere und Arbeitsstätten. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sollen Flächen zur Schaffung von Arbeitsplätzen ausgewiesen, Kerngebiete für Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C04_§§30,34,35_BauGB

Thema: Planungsrecht vor und nach der Aufstellung des Bebauungsplans

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das geltende Planungsrecht nicht richtig berücksichtigt worden wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Vorhaben im Außenbereich wären nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Die geplanten Hochhäuser würden den öffentlichen Belangen entgegenstehen und wären nach § 35 BauGB nicht zulässig.
- Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ginge von falschen planungsrechtlichen Voraussetzungen aus, als das Gebiet als § 34 BauGB-Gebiet klassifiziert wurde.
- Die planungsrechtliche Beurteilung des Plangebiets hätte sich gegenüber dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 geändert.
- Da die noch vorhandene Bebauung des Bahngeländes Teil der innerstädtischen Bebauung von Groß-Berlin wäre, müsse die Beurteilung gem. § 34 BauGB erfolgen und nicht nach § 35 BauGB.
- Nach § 34 Abs. 1 BauGB müsse sich die Bebauung hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung in die nähere Umgebung „einfügen“, was mit der ‚Urbanen Mitte‘ nicht gegeben wäre.
- Die Abweichungen vom üblichen Maß der baulichen Nutzung wären gravierend und würden gegen das in § 34 Abs.1 BauGB enthaltene nachbarschützende Gebot der Rücksichtnahme verstoßen.
- Wenn von einem Vorhaben für die Nachbar*innen unzumutbare Belästigungen ausgehen, bestünde ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot des § 34 Abs. 2 BauGB.
- Turm 6 solle nach § 30 BauGB zugelassen werden, was dem Gesetzestext für den Außenbereich im BauGB widersprechen würde.
- Der Flächennutzungsplan befinde sich im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn es soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, welches es bisher auf dem Gelände nicht gäbe würde.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 ist auf den Seiten 10-12 das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab

„Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung vom 06.08.2020, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig.

Aus diesem Grund hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen, darin alle durch die Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange einzustellen und diese untereinander und gegeneinander abzuwägen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 34 BauGB oder § 35 BauGB finden dann keine Anwendung mehr.

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind.

Der Flächennutzungsplan Berlin stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C05_S21

Thema: Geplante S-Bahnlinie S21

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘ zuerst die S-Bahntrasse der S21 gebaut und dann das Vorhaben genehmigt werden sollte.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Ein Abschnitt der geplanten S-Bahnlinie S21 verläuft durch das Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte‘, liegt jedoch nicht im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und ist von daher auch kein Gegenstand dieses Bebauungsplans.

Der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde Mitte 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Wie in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf den Seiten 275-276 ausgeführt wird, war der Grund für die Teilung, dass die Deutsche Bahn sich zu dem Zeitpunkt bzw. zu dem damaligen Planungsstand für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 nicht in der Lage sah, die Kompatibilität der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ mit der Planung für die S-Bahnlinie S21 zu bestätigen. Die S-Bahntrasse verläuft durch den benachbarten Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Die Abstimmung mit der Deutschen Bahn wird im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für diesen Bebauungsplan geführt.

Die Verantwortung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur für den ÖPNV liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK). Warum die S-Bahnlinie S 21 bisher nicht gebaut wurde, ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Zurzeit befindet sich der 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 nach Bestellung durch das Land Berlin bei der Deutschen Bahn in der Vorplanung.

Die Teilung ändert indes nichts daran, dass es sich insgesamt um ein zusammenhängendes, einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das in seiner Gesamtheit zeitlich gestaffelt – in zwei Bebauungsplänen – festgesetzt werden soll.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C06_technische_Infrastruktur

Thema: Technische Infrastruktur

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Versorgung des Vorhabens mit technischer Infrastruktur nicht bedacht worden wäre.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Die erforderliche technische Erschließung der Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kann grundsätzlich über Anschlüsse an die vorhandenen angrenzenden Leitungsnetze in der öffentlichen Trebbiner Straße erfolgen. Dazu wurden mit den Leitungsträgern erste Vorabstimmungen geführt, die im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert werden. Bis auf die Prüfung einer grundsätzlichen Machbarkeit ist die technische Erschließung kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C07_Stadtentwicklungsplanungen

Thema: Stadtentwicklungsziele und -planungen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würden. Verschiedene Stadtentwicklungspläne würden nicht ausreichend berücksichtigt werden. Der Bebauungsplan würde nicht mit den Berliner Planungszielen im Bereich Städtebau, Nachhaltigkeit und Umweltschutz in Einklang stehen.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Land Berlin und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg haben mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung im Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘ unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlins.

Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde dieses Ziel von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Der Bebauungsplan berücksichtigt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, den Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und die Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen. In der Begründung wird dies ausführlich ausgeführt.

Auch die Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung entsprechen den Stadtentwicklungsplänen. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C08_Hochhausleitbild

Thema: Hochhausleitbild

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Hochhausleitbild für Berlin keine Berücksichtigung finden würde. Es wird gefragt, warum das Hochhausleitbild nicht angewendet wird und gefordert, dass es angewendet wird. Die Nicht-Anwendung würde als „Priorisierung des Eigennutzes des Grundstückseigentümers vor den Interessen der Allgemeinheit“ angesehen werden. Und es wird die Meinung vertreten, dass der Bebauungsplan nicht den Hochhausrichtlinien entsprechen würde.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 wird zur Anwendung des Hochhausleitbilds auf den Seiten 27-28 folgendes ausgeführt:

Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Bei Hochhausvorhaben, für die bei Inkrafttreten des Hochhausleitbilds das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen war, ist die Anwendung im Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden.

Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die erforderliche Beschlussfassung durch den Bezirk, die am 18.08.2020 erfolgte, waren vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 bereits sehr weit fortgeschritten. Die Anwendung des Hochhausleitbilds war also im Einzelfall zu prüfen.

Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten:

1. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 auch nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist.
2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn, nunmehr SenSBW), Abt. IIC, hat in ihrem abschließenden Schreiben vom 14.05.2020 zur formlosen Überprüfung des Bebauungsplans (analog der Rechtsprüfung gemäß § 6 AGBauGB), vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lediglich gefordert, das Hochhausleitbild oder eine Auseinandersetzung hiermit in der Begründung zu ergänzen; die zwingende Anwendung hat sie nicht gefordert.

Unabhängig davon wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf den Seiten 29-36 dargestellt, dass ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt werden.

Zum Mehrwert der Planung und des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe C09_Mehrwert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C09_Mehrwert

Thema: Darstellung des Mehrwerts unter dem Thema Hochhausleitbild

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ keinen Mehrwert für die Bürger*innen hätte, sondern ausschließlich negative Auswirkungen. Es wird ein Mehrwert für die Anwohnerschaft der umliegenden Kieze gefordert.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zum Mehrwert des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ wird auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Kapitel „Hochhausleitbild für Berlin (2020)“ auf Seite 31-32 verwiesen. Dort wird der Mehrwert des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ für die Allgemeinheit dargestellt. Das Kapitel ist gegliedert in:

- Mehrwert für das Umfeld
- Mehrwert für die allgemeine Stadtentwicklung
- Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts
- Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen
- Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur

Hier wird auch ausgeführt, dass im Projektgebiet ein Kultur- und Sportfond zur Förderung lokaler Projekte angeboten sowie Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen etabliert werden sollen. Des Weiteren soll die soziale Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport gefördert werden. Diese Angebote der Projektträgerin sind Bestandteil des städtebaulichen Vertrages zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag nicht begründet.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele

Thema: Städtebaulicher Rahmenvertrag – Nutzungs- und Entwicklungsziele

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu berücksichtigende städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 mit den dort enthaltenen Nutzungs- und Entwicklungsziele für die ‚Urbane Mitte‘ kritisch gesehen werde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Bezirksverwaltung sei in den Aushandlungen zum städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investor*innen eingeknickt.
2. Es ginge nicht um eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Gebietes, sondern um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer*innen.
3. Die angrenzenden Neubauten des Gleisdreieckparks wären alle niedriger gehalten. Dies solle an allen Stellen so bleiben. Die geplante Bebauung sollte die Höhe der vorhandenen Bebauung nicht überschreiten und sei überdimensioniert.
4. Die Projektträgerin hätte im Nachhinein Inhalte in den Vertragstext von 2005 „hineingedichtet“, da im öffentlich zugänglichen Vertrag von 2005 keine Inhalte zur baulichen Betonung mit Hochpunkten im Baufeld ‚Urbane Mitte‘ zu finden sind.
5. Wenn auch im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 die Ausweisung als Kerngebietsfläche vorgesehen ist, müsse das nicht zwingend umgesetzt werden, wenn sich der Bedarf der Flächennutzung geändert haben würde.

6. Die Ausweisung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab würde aus dem Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ hergeleitet werden und nicht für das Bebauungsplangebiet selbst.
7. Die geplante Ausweisung als Kerngebiet würde die vorhandene angrenzende Parkanlage als bedeutsame Grünfläche vernachlässigen.
8. Das sympathische Unfertige dieser Flächen am Park würde durch die geplante Bebauung komplett verschwinden und Berlin würde damit an Attraktivität einbüßen.

Abwägung

In der Begründung werden die Entwicklungen der Planungsüberlegungen dargestellt. Dazu gehört auch der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005.

Zu 1. und 2.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt, nunmehr SenSBW), dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH abgeschlossen. Die Vivico Real Estate GmbH war derzeit Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG und Haupteigentümerin der Grundstücke. Das wurde in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 42-43 dargestellt.

Die Behauptung, dass „die Bezirksverwaltung in den Aushandlungen zum städtebaulichen Vertrag vor den Interessen der Investor*innen eingeknickt sei“ wird zurückgewiesen. Es geht bei der Schaffung von Planungsrecht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ nicht um die Einhaltung von Zusagen an die Bodeneigentümer*innen, sondern um die Einhaltung des städtebaulichen Rahmenvertrags, in dem zwischen den Vertragspartnern die Entwicklungsziele für das Areal Gleisdreieck vereinbart wurden.

Zu 3. und 4.

Es ist richtig, dass die Neubauten in den anderen Baufeldern am Park am Gleisdreieck niedriger sind. Das ist jedoch kein zwingender Grund, diese Höhe auch für die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu übernehmen. Der Bebauungsplan setzt die städtebaulichen Entwicklungsziele des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 sowie das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ um.

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck enthält u.a. Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘. Diese Ziele sind in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 43-44 ausgeführt. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S21 und der Fernbahntrasse“. Das Zitat aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag ist in der Anlage 6, Blatt 2/2 Nutzungs- und Entwicklungsziele, g) Urbane Mitte, unter städtebauliche Prinzipien zu finden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte sich bewusst insbesondere in der Höhe von der übrigen Bebauung um den Park am Gleisdreieck abheben. Dieses städtebauliche Entwicklungsziel wurde in der weiteren Planung berücksichtigt und umgesetzt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht hierzu die Bebauung mit den zwei Türmen 6 und 7 vor. Es ist nicht bekannt, in welchem Umfang der städtebauliche Rahmenvertrag öffentlich gemacht worden ist. Eine umfassende öffentliche Einsicht in den Vertrag kann nicht erwartet werden.

Die Projektträgerin hat keine Inhalte in den Vertragstext des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) „hineingedichtet“. Der Bebauungsplan wird nicht von der Projektträgerin, sondern vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg aufgestellt.

Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ folgendes städtebauliche Prinzip formuliert: „Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S21 und der Fernbahntrasse“.

Zum Thema Gebäudehöhe wird auch auf C50_Gebäudehöhen verwiesen.

Zu 5.

Es ist richtig, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ die Ausweisung als Kerngebiet vereinbart wurde. Unter Berücksichtigung, dass der Standort für eine Wohnnutzung weitestgehend ungeeignet ist, haben sich die Nutzungsziele für den Standort nicht geändert. Es ist kein wesentlicher Grund erkennbar, der eine Änderung der Planung und damit eine Vertragsänderung erforderlich machen würde, siehe auch C41_Kerngebiet.

Zu 6.

Es ist richtig, dass die Ausweisung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Gesamtkonzept für die ‚Urbane Mitte‘ hergeleitet wird. Aber darüber hinaus leitet sich die geplante Kerngebietenutzung auch aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 als übergeordnetes Entwicklungsziel ab. Die Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind durch Teilung des Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ entstanden. Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde bis zur Behördenbeteiligung geführt. Aus den Ergebnissen der bisherigen Beteiligungsschritte ist kein Erfordernis zur Änderung der Festsetzung als Kerngebiet ableitbar. Unabhängig davon liegen die Kerngebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ südlich der STATION Berlin (ehemaliger Postbahnhof), dessen Fläche im Baunutzungsplan als beschränktes Arbeitsgebiet ausgewiesen ist.

Zu 7.

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck verankert wurden. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ und zunächst mit dem Teilbereich ‚Urbane Mitte Süd‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Park am Gleisdreieck durch die Randbebauung an Erholungswert und Eigenwert verlieren sollte, siehe C68_Park_Aufenthaltsqualität. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Auch die Besonnung der Flächen wird durch die geplanten Türme 6 und 7 nur gering beeinflusst, siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark.

Zu 8.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, siehe C26_Gesamtenwicklung. Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 ist die Grundlage für die Umsetzung dieser großen Stadtentwicklungsmaßnahme. Die ‚Urbane Mitte‘ ist das letzte Baufeld der Gesamtmaßnahme, das noch brachliegt. Die städtebauliche Entwicklung und Gestaltung der Gewerbebrache ist ein wesentliches Ziel des Bebauungsplans. Die Meinung, dass Berlin damit an Attraktivität einbüßen würde, wird nicht geteilt. Durch die Entwicklung des Gleisdreiecks wird der Stadtteil deutlich aufgewertet.

Im Ergebnis der Abwägung haben das Land Berlin und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg die Vereinbarungen aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 eingehalten. Die Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags entsprechen nach wie vor den Zielen des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und werden weiter vereinbarungsgemäß umgesetzt. Es wurde kein wesentlicher Grund vorgebracht, der eine Vertragsänderung erforderlich machen würde.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C11_Umweltbericht

Thema: Umweltbericht allgemein (Aufgabe, Inhalt, Ergebnis)

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Umweltbericht und insbesondere seine Ergebnisse nicht nachvollziehbar wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wird gefragt, ob überhaupt eine Umweltprüfung durchgeführt worden wäre.
- Das Ergebnis der Umweltprüfung wird angezweifelt.
- Es wird bezweifelt, dass bei der Feststellung: „Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ die Umweltprüfung trotzdem zu dem Ergebnis kommen könne, dass die Umweltauswirkungen nicht erheblich seien.
- Die Warnungen der umweltbezogenen Gutachten (z.B. mehr Wind, weniger Sonne) würden ignoriert und bagatellisiert werden.
- Bedürfnisse der Stadt und der Bewohner*innen würden zurückgestellt (z.B. lebenswerte Umwelt in Wohngebieten, Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen) werden.
- Die großräumige Umgebung und der Park am Gleisdreieck wären massiv von ökologischen Schäden beeinträchtigt.
- Von den Gebäudehöhen wäre aufgrund der negativen Wirkungen auf die Umwelt abzusehen.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde gemäß § 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB und § 4c BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und das Ergebnis in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet wird. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB).

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Die Berücksichtigung dieser Belange erfolgt im Rahmen einer Umweltprüfung. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans angemessener Weise verlangt werden kann. Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgelegt, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich ist. Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in der Abwägung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan berücksichtigt.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis der Umweltprüfung angezweifelt wird. Der Umweltbericht wurde mit dem zuständigen bezirklichen Fachamt abgestimmt und wird als methodisch und fachlich richtig bewertet.

Im Umweltbericht werden zunächst die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, sowie die Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden, dargestellt. Die Feststellung: „Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“ stammt aus diesem Prüfschritt.

In einem weiteren Kapitel des Umweltberichts wird eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen erstellt. Die Prognose erfolgt schutzgutbezogen mit einer Bewertung, ob die ermittelten Auswirkungen / Beeinträchtigungen erheblich sind.

Aussagen zur Berücksichtigung von in Fachplänen formulierten Zielen und die Bewertung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen stammen also aus unterschiedlichen Prüf- und Bewertungsschritten.

Im Umweltbericht findet eine fachlich fundierte Auseinandersetzung mit den ökologischen Folgen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ statt. Die Folgen werden benannt, bewertet und in die Abwägung eingestellt. Die Ergebnisse der umweltbezogenen Gutachten werden weder ignoriert, noch bagatellisiert.

Das Ergebnis des Umweltberichts wurde in die Abwägung eingestellt. Dabei wurden weder die Bedürfnisse der Stadt noch ihrer Bewohner*innen zurückgestellt. Die öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen.

Es ist unklar und wird auch nicht benannt, in welcher Form die großräumige Umgebung und der Park am Gleisdreieck massiv von ökologischen Schäden beeinträchtigt werden würden. Die Gebäudehöhen des Turms 6 (49 m ü. Gelände) und Turms 7 (25 m ü. Gelände) haben keine wesentlichen negativen Wirkungen auf die Umwelt. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, fachgutachterlich untersucht und in die Abwägung einbezogen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C12_Biototypen_Baumkartierung

Thema: Umweltbericht – Biototypen- und Baumkartierung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durchgeführten Kartierungen Mängel hätten. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Veraltete Ergebnisse

Die Kartierungen sind von 2015 (nur in Teilbereichen von 2017) und somit bereits über 5 Jahre alt.

2. Kartierung im Bereich der Privatstraße

Die zu rodenden Bäume westlich des Technikmuseums sowie eines Streifens des Geländes Technikmuseum, der im Bebauungsplan als Baufeld bzw. Feuerwehrzufahrt in Verlängerung der Trebbiner Straße ausgewiesen sei, wären nicht erfasst und Ausgleichspflanzungen hierfür nicht erwähnt.

3. Biotoptypenkartierung

Die Biotoptypenkartierung würde den Biotoptyp ‚Bahnbrachen mit spärlichem Bewuchs‘ aufweisen. Hier wäre eine genauere Bestimmung des Biotoptyps gemäß Biotoptypenliste Berlin erforderlich, da sich auf der Bahnbrache bereits Ruderalvegetation ausgebreitet hätte. Als alternativer Biotoptyp wäre ‚Bahnbrache‘ ausreichend.

4. Baumkartierung

Die erfassten Baumbestände wären als nicht heimisch deklariert worden, was zumindest beim erfassten Spitz-Ahorn als heimische Baumart nicht zutreffen würde.

Abwägung

Zu 1. Veraltete Ergebnisse

Die Ergebnisse der Kartierungen sind als Abwägungsgrundlage nach wie vor geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, das nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, ergeben haben. Ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (Stand: 06.08.2020, Seite 62) erfolgte die Biotoptypenkartierung für das gesamte Quartier der „Urbanen Mitte“.

Zu 2. Kartierung im Bereich der Privatstraße

Das Grundstück des Deutschen Technikmuseums ist kein Bestandteil der Planung. Die Fläche der Privatstraße wird heute fast vollständig bereits als Wegefläche von der STATION Berlin genutzt (Anlieferung, Feuerwehrumfahrung). Im nördlichen Bereich wird der Weg nach Osten verbreitert, dort stehen auch einige Gehölze. Diese sind Bestandteil der Biotoptypenkartierung.

Die Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen in diesem Bereich wird in der Begründung VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf den Seiten 85-87 dargestellt. Bezogen auf die Stellungnahme sind folgende Punkte relevant:

Die Bebaubarkeit der benannten Flächen bemisst sich nach § 34 BauGB. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Für das Plangebiet ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der überwiegende Teil des Eingriffs ist somit gemäß § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB nicht ausgleichspflichtig, weil er bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig war.

Nur das über das planungsrechtlich hinausgehende Maß ist daher in die Bewertung einzustellen, um so den ausgleichspflichtigen Eingriff ermitteln zu können. Dabei sind die Eingangsparameter zu verändern. Dies wird im Folgenden bei der Berechnung des Kostenäquivalentes dargestellt.

Biotoptypen

Für die Biotoptypen ist nur der Flächenanteil in die Bewertung einzustellen, dessen Überplanung bislang planungsrechtlich nicht zulässig ist. Auf Grund der planungsrechtlich zulässigen Überbauung von 75 % der Teilfläche der nach § 34 BauGB beurteilten Fläche können nur 25 % als Biotopverlust bilanziert werden. Daraus ergibt sich ein kompensationspflichtiger Biotopverlust von 474,0 m². Davon entfallen 92,4 m² auf Biotoptypen ohne versiegelte Flächen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Stand: 06.08.2020, Seite 86).

Bäume

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche wurde der Verlust von zwei Bäumen (Spitzahorn) kartiert, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Verlust an Bäumen, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind, wird vollständig in die Bewertung eingestellt. Die beiden Bäume sind nach § 6 Baum-SchVO ersatzpflichtig (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Stand: 06.08.2020, Seite 87).

Versiegelung

Für die nach § 34 BauGB zu beurteilende Fläche ergab die planungsrechtliche Einschätzung, dass sich aus der Umgebung eine zulässige Grundflächenzahl von 0,75 ableiten lässt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglicht für den nach § 34 BauGB beurteilten Bereich eine Neuversiegelung auf 474,0 m². Diese Neuversiegelung ist als kompensationspflichtiger Eingriff zu werten (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, Stand: 06.08.2020, Seite 87).

Im Ergebnis wurde ein Gesamtkostenäquivalent von 12.387,70 € ermittelt.

Die Biotopkartierung und die Eingriffsermittlung werden nicht geändert.

Zu 3. Biotoptypenkartierung

Der Biotoptyp ‚Bahnbrache‘ der Berliner Biotoptypenliste stellt eine übergeordnete Kategorisierung dar. Eine weitere Differenzierung ist möglich. Zum Zeitpunkt der Erfassung war kaum Ruderalvegetation vorhanden. Unabhängig vom Zeitpunkt der Kartierung besteht aber kein Erfordernis einer weiteren Differenzierung des Biotoptyps Bahnbrache in Teilflächen, da daraus kein anderer Umgang mit der Fläche resultieren würde. Im Plangebiet sind keine geschützten Biotope vorhanden. Die Bewertung der Biotoptypen ist vor allem maßgeblich für die Eingriffsbilanzierung. Die Wiederherstellungskosten für Ruderalflächen variieren nicht in Abhängigkeit dominierender Pflanzengesellschaften.

Die Biotoptypenkartierung wird nicht geändert.

Zu 4. Baumkartierung

Das Land Berlin hat eine Liste gebietsheimischer Pflanzen und Gehölze veröffentlicht. Entsprechend dieser Liste ist der Spitz-Ahorn in Berlin nur an einer Stelle als heimisch ausgewiesen. Die aktuellen Vorkommen sind jedoch alle neophytischen Ursprungs. Die Bewertung als „nicht heimisch“ ist demnach korrekt.

Die Baumkartierung wird nicht geändert.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C13_Flora_Fauna

Thema: Umweltbericht - Auswirkungen auf Flora und Fauna

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ wesentliche Auswirkungen auf die Flora und Fauna sowie die Biodiversität im Plangebiet sowie im Park am Gleisdreieck haben würde und diese Auswirkungen in der Abwägung zu wenig Berücksichtigung finden würden. Als Ursachen werden benannt:

- Zerschneidung und Zerstörung des Lebensraums für Pflanzen und Tiere
- Versiegelung von Flächen
- Überfrequentierung
- Verlust der biotischen Qualität im Park am Gleisdreieck
- Allgemeine Störung der Fauna
- Veränderte Windverhältnisse

Abwägung

Im Umweltbericht erfolgt eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung. Die Prognose zu den Auswirkungen wird schutzgutbezogen dargestellt, so auch für das Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 heißt es auf Seite 75f.:

„Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Im Bestand stellt sich das Plangebiet als weitgehend vegetationsfrei bzw. -arm dar. Der überwiegende Teil des Plangebietes ist durch Aufschüttungen mit spärlichem Bewuchs geprägt. Im Plangebiet befinden sich drei Bäume.

Durch die Planung werden 402 m² Fläche gärtnerisch angelegt. 15 % der Dachflächen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind zu begrünen. Dies entspricht 456 m². Es sind mindestens drei Laubbäume mit einem Stammumfang von 18-20 cm zu pflanzen.

Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen. Die konkrete Umsetzung, die vor allem die Glasflächen in den Fassaden betrifft, und deren Gestaltung erfolgt in der Ausführungsplanung zum Hochbau. Sie ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

In den städtebaulichen Vertrag wird eine Verpflichtung aufgenommen, die in der gutachterlichen Stellungnahme benannten Maßnahmen zum Vogelschutz im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu prüfen, mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abzustimmen und umzusetzen.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen, Licht oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da im Plangebiet keine störungsempfindlichen Tiere vorkommen bzw. durch den Park und die angrenzenden Nutzungen bereits eine hohe Lichtverschmutzung vorhanden ist.“

Dass die veränderten Windverhältnisse in ihrem Auswirkungsbereich die Wachstumsbedingungen der Flora verändern, kann nicht ausgeschlossen werden. Insbesondere aufgrund der lokal beschränkten und geringen Änderungen der Windverhältnisse wird eine relevante Beeinträchtigung der Ökosysteme im West- oder Ostpark aber nicht erwartet.

Das Ergebnis der Umweltprüfung wurde in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt, auch unter Berücksichtigung des insgesamt rund 31,5 ha großen benachbarten Parks am Gleisdreieck als Lebensraum für Flora und Fauna, das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Ergänzend wird insbesondere in Bezug auf das Thema Vogelschlag auf folgendes Cluster verwiesen:

- C14_Artenschutz

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C14_Artenschutz

Thema: Umweltbericht – Auswirkungen auf den Artenschutz

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ artenschutzrechtliche Belange zu wenig Berücksichtigung finden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die artenschutzrechtliche Untersuchung wäre fehlerhaft, weil
 - a) vor der Begutachtung zuerst gerodet und abgeräumt wurde,
 - b) die Kartierungen von 2015/2017 und die artenschutzrechtliche Untersuchung damit veraltet wäre und
 - c) die Kartierung unvollständig wäre, im Gutachten fehlten z.B. die Auswirkungen auf die europäische Gottesanbeterin (*Mantis religiosa*) als gefährdete Art,
2. Durch die Überfrequentierung und weitere Versiegelung von Flächen würden Biotope und der damit verbundene Artenschutz bedroht werden. Bestimmte Tierarten (z.B. Nistvögel) würden gestört werden und es käme zur Abwanderung dieser Arten.

3. Durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ würden die Brutplätze der erfassten europäischen Vogelarten Girlitz und Fitis vollständig verloren gehen. Inwiefern diese in den angrenzenden Gleisdreieckpark problemlos ausweichen könnten, würde nicht ausreichend dargelegt werden. Eine potenzielle Nutzung durch höhlenbrütende Vogelarten müsse untersucht werden.
4. Vögel würden gefährdet werden (Stichwort: Vogelschlag).
5. Es würde zu Eingriffen in die Fauna des benachbarten Wäldchens durch Vertreibung der Fledermäuse und Vögel (z.B. Nachtigallen) kommen.
6. Es wird befürchtet, dass Arten wie die Nachtigall aus dem Park am Gleisdreieck verschwinden könnten. Im Park würden diverse Vögel, die zum Teil auf der roten Liste stehen, leben. Außerdem wäre der Park Winterquartier für zahlreiche Stare.
7. Es wären potenzielle Quartiere der erfassten Zwergfledermaus in dem als "Ruine" bezeichneten Gebäude möglich. Das Gebäude würde geeignete Spalten und Lücken für eine Quartiernutzung aufweisen. Insofern wäre die Aussage, es würde keine Gebäude für Fledermäuse im Plangebiet geben, fehlerhaft.
8. Es wäre dargestellt worden, dass das Gelände als Nahrungsraum von Zwergfledermäusen genutzt wird, nicht aber von Großen Abendseglern. Über anderen, frei zugänglichen Flächen des Parks am Gleisdreieck wäre zur passenden Jahreszeit regelmäßig der Große Abendsegler beobachtet worden. Es wird darum gebeten, die Bedeutung des Plangebiets für diese Art noch einmal überprüfen zu lassen.
9. Die artenschutzrechtlichen Belange von Reptilien und Amphibien wären nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. Kritisiert wird:
 - Der Ausschluss des Vorkommens der Zauneidechse, da ein geeigneter Lebensraum fehlen würde
 - Der Ausschluss weiterer Vorkommen landesweit bedeutsamer Reptilien (Ringelnatter, Waldeidechse)
 - Mögliche Lebensräume für Amphibien wären nicht untersucht worden.
10. Im artenschutzrechtlichen Gutachten benannte Konflikte und gesetzliche Vorgaben würden im Umweltbericht nicht umfassend berücksichtigt werden. Die Folgerungen des Fachgutachtens wären umzusetzen und funktionserhaltende Maßnahmen zu treffen.
11. Das artenschutzrechtliche Gutachten hätte gebäudebewohnende Tierarten festgestellt und sich aus den artenschutzrechtlichen Vorgaben ergebende Vermeidungsmaßnahmen dargestellt. Das wäre nicht in den Umweltbericht übernommen worden.
12. Die Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen müssen im räumlich-funktionalen Zusammenhang im Gutachten ausgeführt und die Standorttreue einzelner Tierarten müsse berücksichtigt sein.

Abwägung

Zu 1.

Zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde 2017 eine artenschutzrechtliche Untersuchung durchgeführt und liegt als Fachgutachten vor. Dieses Fachgutachten wurde für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet.

Zu 1a.

Die Rodungen und Fällungen, die zwischen 2012 und 2015 erfolgt sind, sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Zeitpunkt liegt vor Beginn der Fortführung des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte). Für den Bebauungsplan ist der Zustand relevant, der zu Beginn des Verfahrens, insbesondere zum Zeitpunkt der Beauftragung der artenschutzrechtlichen Untersuchung im Jahr 2016 vorgefunden wurde. Die Situation vor den benannten Rodungen und Fällungen kann heute nicht mehr beurteilt werden.

Zu 1b.

Die Inhalte des artenschutzrechtlichen Gutachtens (2017) sind als Abwägungsgrundlage nach wie vor geeignet, da sich seit diesem Zeitpunkt keine maßgeblichen Veränderungen in dem Teil des Untersuchungsgebiets, der nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) nunmehr das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, ergeben haben.

Zu 1c.

Im Plangebiet sind keine Vorkommen der Europäischen Gottesanbeterin (*Mantis religiosa*) bekannt. Gefunden wurde sie im Naturpark Schöneberger Südge-lände. Der Naturpark Schöneberger Südge-lände liegt vom Plangebiet ca. 3,5 km entfernt. Es sind keine Auswirkungen des Vorhabens ‚Urbane Mitte Süd‘ auf das Vorkommen der Europäischen Gottesanbeterin erkennbar.

Zu 2.

In der artenschutzrechtlichen Untersuchung wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. artenschutzrechtliche Untersu-chung, Abb. 11), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung.

Unabhängig davon gilt eine Bauzeitenplanung. Demnach ist vor Maßnahmenbeginn an Gebäuden zu prüfen, ob sich hier ganzjährig geschützte Lebensstätten befinden. Wäre dies der Fall, sind Ersatzniststätten zu schaffen. Der Ausgleich von Niststätten ist nach den Maßgaben des § 3 der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten des Landes Berlin geregelt.

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten unmittelbar. Im Bebauungsplan kann nur geprüft werden, ob artenschutzrechtliche Konflikte berührt werden. Dies ist hier erfolgt, da der Artenbestand im Gebiet hinsichtlich der Verbotstatbestände untersucht wurde und zusätzlich eine Vorgehensweise für die spätere Umsetzung dargestellt wurde.

Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungs-plans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Zu 3.

Im Rahmen der Kartierung wurden an der östlichen Plangebietsgrenze der Fitis, die Mönchsgrasmücke und die Amsel festgestellt; direkt angrenzend beziehungsweise knapp im Plangebiet wurde südlich der STATION Berlin der Girlitz festgestellt. Dies ist auch auf Seite 16 der artenschutzrechtlichen Untersuchung ersichtlich.

Der Girlitz bewohnt mosaikartig ausgeprägte Landschaften. Er benötigt einen lichten Baum- und Strauchbestand, der sich mit Flächen kurzrasiger Vegetation und offenem Boden abwechselt, am besten in sonnenbeschienenen und windgeschützten Bereichen. Dabei scheut er auch die Nähe menschlicher Siedlungen nicht. Er wurde direkt angrenzend beziehungsweise knapp im Plangebiet südlich der STATION Berlin erfasst. Der Lebensraumverlust wird als nicht erheblich angesehen. Es ist anzunehmen, dass der Girlitz auch zukünftig noch geeignete Standortbedingungen im Umfeld haben wird im Wechsel zwischen Wäldchen und den offenen Strukturen des Parks am Gleisdreieck. Fitise besiedeln trockene bis feuchte Standorte mit ausgeprägter Strauch- und Krautschicht sowie meist einschichtigem Baumbestand. Daher kommen sie in aufgelockerten Wäldern und Gebüschern sowie auf Lichtungen vor. Sie haben keine enge Lebensraumbin-dung. Durch die unmittelbare Lage am Wäldchen ist davon auszugehen, dass der Lebensraum zukünftig auch hier zur Verfügung stehen wird. Auch für den Fitis wird der Lebensraumverlust daher als nicht erheblich bewertet.

Vor Fällung vom Bäumen sind diese nach geeigneten Höhlenstrukturen noch mal abzusuchen. Ein Ersatz wird nach der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten erfolgen.

Zu 4.

Gläserne Fassadenflächen oder Fassadenteile mit Spiegelungen oder Durchsicht erhöhen die Problematik des Vogelschlags. Zur Bewertung des Themas Vogelschlag an Glasflächen / -fenstern und zur Klärung, welche Maßnahmen für das Bauvorhaben 'Urbane Mitte Süd' in Frage kommen könnten, wurde eine Ornithologin (Salinger 2018) mit der Erarbeitung einer gutachterlichen Stellungnahme beauftragt. In dieser Stellungnahme werden Maßnahmen und mögliche praktische Umsetzungen benannt. Außerdem wird auf die Broschüre "Vogelfreundliches Bauen mit Glas und Licht" der Vogelwarte Sempach verwiesen.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist jedoch ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund folgendermaßen im Städtebaulichen Vertrag geregelt (siehe auch Seite 201 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020):

„Die Projektträgerin verpflichtet sich, [...] Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“

Hinweis: Die Vermeidung von Vogelschlag soll auch in die Berliner Bauordnung aufgenommen werden. Die Berücksichtigung dieses Belangs wäre damit im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Im Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin heißt es in § 8a Abs. 3 BauO Bln (Entwurf 2021): „Gebäude müssen so errichtet werden, dass die Wahrscheinlichkeit von Tierkollisionen mit der baulichen Anlage (Vogelschlag) nicht deutlich erhöht wird.“ Der Senat von Berlin hat den Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin am 22.03.22 zur Kenntnis genommen.

Zu 5. und 6.

Es gibt keine Anhaltspunkte, dass durch den Bebauungsplan wesentliche Eingriffe in die Fauna der benachbarten Flächen, wie dem Wäldchen und dem Park am Gleisdreieck erfolgen würden.

Zu 7.

In der „Artenschutzrechtlichen Untersuchung des Bebauungsplangebietes VI-140ca „Urbane Mitte““ (Stand 03/17) heißt es auf Seite 12 „Im Verlauf der Untersuchung konnte eine Fledermausart festgestellt werden, die das Bebauungsplangebiet vereinzelt als Nahrungsgebiet überfliegt. Quartierfunde in den vorhandenen Bäumen und Gebäuden gelangen nicht. Wegen des vorwiegend geringen Stammdurchmessers der vorhandenen Bäume und den umfangreichen Rückbau- und Gestaltungsmaßnahmen auf der Fläche und deren unmittelbaren Umgebung war dieses Ergebnis zu erwarten.“ Zum Zeitpunkt der Erfassung waren also im Projektgebiet der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ keine Quartiere der Zwergfledermaus vorhanden.

Außerdem ist unklar, welches Gebäude in der Stellungnahme gemeint ist. Im Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegt kein als „Ruine“ bezeichnetes Gebäude. Vor Abriss von Gebäuden sind diese nach geeigneten Höhlenstrukturen noch einmal abzusuchen. Ein Ersatz wird nach der Verordnung über Ausnahmen von Schutzvorschriften für besonders geschützte Tier- und Pflanzenarten erfolgen.

Zu 8.

Die Erfassung der Arten erfolgte im März, so dass auch der Große Abendsegler schon aktiv war. Unabhängig davon sind Nahrungshabitate nicht geschützt. Geschützt sind die Quartiere. Aus der Feststellung, dass das Plangebiet auch mal durch den Großen Abendsegler überflogen wurde, würde sich demnach keine Veränderung der Bewertung und Vorgehensweise ergeben. Für eine weitere Kartierung besteht demnach kein Erfordernis.

Zu 9.

Das Planverfahren zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und das hierfür erarbeitete artenschutzrechtliche Gutachten stehen im Zusammenhang mit der gesamten Entwicklung des Gleisdreiecks und den hierfür durchgeführten faunistischen Untersuchungen für das Gesamtgebiet. Seit 2005 wurden Erfassungen auf dem Gleisdreieck vorgenommen. Trotz geeigneter Strukturen gelang bis auf eine Ausnahme kein Nachweis der Zauneidechsen. Dies wurde auf die isolierte Lage des Gleisdreiecks zurückgeführt. Bahnbrachen sind für Zauneidechsen zwar geeignete Biotopverbundstrukturen, die Bahnzuwegungen zum Gleisdreieck verlaufen aber unterirdisch und sind demnach keine geeigneten Verbindungen für die Zauneidechse. Die Schlussfolgerungen, die der Gutachtende demnach trifft, dass das Vorkommen der Zauneidechse ausgeschlossen werden kann, sind plausibel.

Für das Vorkommen der Ringelnatter fehlt es an Versteckmöglichkeiten. Waldeidechsen haben ebenfalls keine geeigneten Habitatstrukturen im Plangebiet. Auch für Amphibien haben sich die Strukturen im Plangebiet als nicht geeignet erwiesen. Der Untergrund ist durch den Gebäudeabriss und den daraus resultierenden Trümmerschutt zu steinig und damit zum Eingraben von Amphibien ungeeignet.

Zu 10. bis 12.

Die artenschutzrechtliche Untersuchung wurde für das Plangebiet des Bebauungsplans VI 140ca „Urbane Mitte“ erstellt, der 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Für die beiden Teil-Bebauungspläne sind nur die Aussagen des Gutachtens mit Bezug auf das jeweilige Plangebiet relevant.

Die für das Plangebiet relevanten Inhalte der artenschutzrechtlichen Untersuchung wurden im Umweltbericht berücksichtigt.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wildlebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten, Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, 3 und 4 BNatSchG verweisen auf die besonders geschützten Arten, das Verbot gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG bezieht sich auf die streng geschützten Arten.

Im Bebauungsplanverfahren wurde daher geprüft, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung. Im Rahmen der Umweltprüfung erfolgt eine faunistische Erfassung und die Prüfung, ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG berührt sind und wie diese überwunden werden können. Die Inhalte und das Ergebnis sind in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf den Seiten 93-96 dargestellt.

Artenschutzrechtliche Konfliktlagen sind bereits in der Bebauungsplanung zu behandeln. Es muss daher im Rahmen der Planaufstellung vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob beim Vollzug des Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote zu erwarten sind. Wird im Rahmen der Planaufstellung festgestellt, dass der Bebauungsplan artenschutzrechtliche Verbote berührt, muss geprüft werden, ob die drohenden artenschutzrechtlichen Verbote überwunden werden können. Im Rahmen des Bebauungsplans müssen die Voraussetzungen für die Überwindung des drohenden Verbots geschaffen werden, indem die Freistellung geprüft oder in eine Ausnahme- oder Befreiungslage hineingeplant wird. Diese Prüfung ist dem Kapitel 2.5.2 „Artenschutzrechtliche Prüfung“ des Umweltberichts zu entnehmen.

Das artenschutzrechtliche Gutachten hat im Plangebiet keine gebäudewohnenden Tierarten festgestellt. Im Umweltbericht wurde die artenschutzrechtliche Prüfung für die kartierten Freibrüter Amsel, Fitis und Mönchsgasmücke und Girlitz durchgeführt. Es wurden die Verbotstatbestände des § 44 (1) Nr. 1, 2 und 3 BNatSchG beurteilt. Im Ergebnis sind die Verbotstatbestände nicht erfüllt.

Unabhängig von faunistischen Kartierungen zum Bebauungsplan entstehen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erst im Vollzug. Das heißt vor Maßnahmenbeginn sind immer ganzjährig geschützte Lebensstätten festzustellen, da sich dies auch innerhalb eines Jahres verändern kann. Die Zugriffsverbote nach § 44 Abs.1 BNatSchG gelten unmittelbar.

Im Ergebnis werden weder die artenschutzrechtliche Untersuchung ergänzt, noch die artenschutzrechtliche Prüfung geändert. Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C15_Altlasten

Thema: Gutachten zur Altlastenerkundung / Altlasten

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Thema Altlasten nicht umfassend genug behandelt wurde. Es wird die Gefahr einer Aktivierung von Altlasten, eines Verschleppens von Altlasten und damit eine Gefährdung des Grundwassers gesehen.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Zum Thema Altlasten liegt das „Gutachten zur Altlastenerkundung Baufeld „Urbane Mitte““ vom 28.05.2014 vor. Es wurde von den Fachbehörden geprüft, es gab keine Beanstandungen.

Gemäß Gutachten steht einer Austragung des Altlastenverdachts im Bodenbelastungskataster nichts entgegen, wenn die verunreinigten Böden im Rahmen der Neubebauung ausgehoben und fachgerecht entsorgt worden sind. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Umsetzung dieser Maßnahmen. Sollten im Vertragsgebiet darüber hinaus Boden- und Grundwasserkontaminationen festgestellt werden, verpflichtet sich die Projektträgerin, sie nach Maßgabe eines mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gesondert abzuschließenden Sanierungsvertrages zu sanieren. Zur Vermeidung des Verziehens von Altlasten unter dem Deutschen Technikmuseum, insbesondere der ehemaligen Fettgasanstalt, erfolgt die Errichtung der Untergeschosse des Bauvorhabens in sogenannten Trogbaugruben oder Maßnahmen gleicher Wirkung. Auch dazu verpflichtet sich die Projektträgerin im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan. Darüber hinaus müssen alle Eingriffe in das Grundwasser bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung und dort bei der oberen Wasserbehörde, beantragt werden.

Das Thema Altlasten wird im Umweltbericht beschrieben und bewertet (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 77-78).

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C16_Versickerungsfähigkeit

Thema: Versickerungsfähigkeit des Bodens / Fachgutachten: „Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit, Baugrund- und Gründungsgutachten“

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Fachgutachten zur Bewertung der Versickerungsfähigkeit des Bodens nicht das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ beinhaltet und von daher ein zusätzliches Fachgutachten erforderlich wäre.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Fachgutachten „Urbane Mitte am Gleisdreieck „Baufeld Pioniernutzung“ in Berlin-Kreuzberg, Bewertung der Versickerungsfähigkeit, Baugrund- und Gründungsgutachten“ vom 05.03.2016 wurde erstellt, um für drei in Diskussion befindliche Pioniernutzungen im nördlichen Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ die benannten Themen zu untersuchen.

Baugrund- und Gründungsgutachten werden in der Regel nicht für Bebauungspläne, sondern für konkrete Bauvorhaben erstellt. Es ist richtig, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ kein Bestandteil des gutachterlichen Untersuchungsgebiets ist. Es bestand und besteht auch kein Erfordernis, ein solches Fachgutachten für den Bebauungsplan zu erstellen.

Das Baugrund- und Gründungsgutachten ist Bestandteil des Verfahrens, weil es zu den Böden in enger räumliche Nähe Informationen bietet. Auch im Untersuchungsbereich sind die Aussagen nur punktuell verbindlich. Der Gutachtende weist darauf hin, dass es sich bei den angelegten Bodenaufschlusspunkten lediglich um kleine, punktuelle „Einstiche“ in den Untergrund handelt. Kleinräumige Abweichungen könnten daher nicht ausgeschlossen werden.

Es besteht kein Erfordernis, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ein weiteres Fachgutachten für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu erstellen.

Im Rahmen der bauvorbereitenden Planung und zur Abstimmung mit der Deutschen Bahn wurde für die ‚Urbane Mitte Süd‘ (Baufelder 6-7) ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Das Konzept ist jedoch kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Ergänzend wird auf folgendes Cluster verwiesen:

- C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C17_Versiegelungsgrad

Stellungnahme

Thema: Hoher Versiegelungsgrad

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Versiegelungsgrad zu hoch wäre. Die Versiegelung von fast 100 % der Grundstücksfläche wäre unnötig und wird abgelehnt. Es werden Auswirkungen auf das Klima (Temperaturerhöhung), den Wasserhaushalt und das Stadtbild befürchtet. Dennoch würde nicht mit geeigneten Maßnahmen entgegengewirkt werden.

Abwägung

Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung geht auf gemeinsame Vereinbarungen zur Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreiecks im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) zurück. Bereits darin wurden Kennziffern zur Ausnutzung des Baufeldes ‚Urbane Mitte‘ festgelegt, siehe auch C48_GF/GFZ-Höhe.

Der hohe Versiegelungsgrad ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen müssen realistisch angenommen werden. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es oberirdisch autofrei gestaltet werden soll. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der oberirdischen Oberflächenausprägung. Eine intensive Begrünung der ebenerdigen Freiflächen ist nicht möglich, aber es wird eine attraktive Freianlagengestaltung angestrebt. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs (Masterplan) ein erstes Freianlagenkonzept vor. Ergänzend hat sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, ein qualifiziertes Freianlagenkonzept zu erstellen, das Konzept mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH abzustimmen und das Konzept umzusetzen.

Dazu wird auf das Cluster C58_Freiraumgestaltung verwiesen.

Die Belange des Wasserhaushalts werden unter C18_Niederschlagsbewirtschaftung abgewogen. Mögliche Auswirkungen der Umsetzung des Bebauungsplans auf das Klima wurden gutachterlich untersucht, siehe C20_klimaökologische_Auswirkungen. Auswirkungen auf das Stadtbild durch einen hohen Versiegelungsgrad des Vorhabens in dem dicht bebauten Innenstadtquartier sind nicht erkennbar. Das Plangebiet wird durch die offenen Gleisanlagen der Fernbahn als Zäsur vom Westpark getrennt und schließt südlich an den stark versiegelten ehemaligen Postbahnhof an. Insgesamt werden die Auswirkungen auf das Ortsbild unter C62_Ortsbild_Sichtachsen abgewogen.

Die Nachteile werden durch die Komfortlage am Park am Gleisdreieck ausgeglichen.

Die verschiedenen Belange wurden in die Abwägung eingestellt. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C18_Niederschlagsbewirtschaftung

Thema: Niederschlagsbewirtschaftung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine ökologisch tragfähige Lösung zum Umgang mit Niederschlagswasser bei einer weitgehenden Vollversiegelung im Plangebiet erkennbar sei. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- 1 Die Ableitung des Niederschlagswassers in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal ist problematisch und wird abgelehnt.
- 2 Die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation wäre mit hohen Kosten verbunden und würde bei vermehrtem Starkregen nicht ausreichen.
- 3 Die Mischwasserkanalisation entlang des Landwehrkanals wäre in den letzten Jahren bereits immer wieder übergelaufen, wodurch mehrfach Fischsterben im Landwehrkanal verursacht wurde.
- 4 Das Vorhaben hätte negative Auswirkungen auf den Wasserkreislauf. Das Regenwasser würde dem Grundwasser vorenthalten. Das könne sich nachteilig auf die Vegetation im Park am Gleisdreieck und die Bäume im Kiez auswirken. Bei einer Grundwasserabsenkung führe dies zu Beeinträchtigungen von vor allem historischen Gebäuden mit Pfahlgründungen.
- 5 Die reduzierte Niederschlagsversickerung stünde im Widerspruch zu umweltpolitischen Zielen des Landes Berlin, insbesondere: Vorsorge gegen sinkenden Grundwasserspiegel und Prävention gegen Überlastungen des Abwassersystems bei Starkregen. Sie ist nicht im Sinne einer klimagerechten Stadtgestaltung.
- 6 Es fehlen Untersuchungen zu zunehmenden Starkregenereignissen im Rahmen des Klimawandels.

Es wird folgendes angeregt / gefordert:

- 7 Erstellung eines Regenwasserbewirtschaftungskonzepts / Forderung eines nachhaltigen Wassermanagements
- 8 Einbindung von Wasser im urbanen Kontext gegen Klimawandelschäden und Überhitzung
- 9 Ökologische, durchlässige Pflasterung der Freiflächen für die Retention des Regenwassers
- 10 Das Regenwasser sollte für die Vegetation auf dem Grundstück und im Park genutzt werden (Stichwort: Schwammstadt).
- 11 Versickerung und Verdunstung vor Ort auf natürliche Weise und durch technische Maßnahmen wie Rigolen, dazu Reduzierung der Bebauung
- 12 Erhalt der Qualität des Grundwassers, des Trinkwassers und des Oberflächenwassers

Abwägung

Begründung für den hohen Versiegelungsgrad

Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurden Kennziffern zur baulichen Nutzung des Baufelds festgelegt. Diese Kennziffern beinhalten einen sehr hohen Ausnutzungsgrad des Grundstücks. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage, da es autofrei gestaltet werden soll. Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert.

Neuausrichtung Regenwasserbewirtschaftung 2021

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige

Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Bei einem Bauvorhaben ist die Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt durch Verdunstung und Versickerung mittels planerischer Vorsorge sicher zu stellen. Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz soll Niederschlagswasser grundsätzlich über die belebte Bodenschicht versickert werden (Versickerungsgebot). Dabei handelt es sich um eine Soll-Vorschrift.

Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung 2022 und Städtebaulicher Vertrag

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des anfallenden Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Bezogen auf die in den Stellungnahmen benannten Einzelpunkte:

Zu 1-3

Sämtliches Niederschlagswasser soll im Plangebiet rückgehalten werden, da es gemäß BReWA-Be 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Eine Einleitung in den Landwehrkanal ist nicht mehr vorgesehen.

Zu 4

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers zu prüfen.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, zugunsten des lokalen Wasserhaushalts Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. Negative Auswirkungen auf den Wasserkreislauf werden reduziert.

Bei den dargestellten möglichen Auswirkungen auf die Vegetation im Park am Gleisdreieck, die Bäume im Kiez sowie auf den Grundwasserstand handelt es sich (wie in der Stellungnahme dargestellt) um Vermutungen, die kein Gegenstand des Bebauungsplans sind.

Zu 5+6

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt. Insgesamt können nach dem Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet sowie 58 % als Brauchwasser genutzt werden. Wie unter „Zu 4“ ausgeführt wurde, wird im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan eine vollständige Versickerung des Niederschlagswassers angestrebt. 42% des Niederschlagswassers sollen auf dem eigenen Grundstück verdunstet und versickert und 58 % auf den Nachbargrundstücken Park am Gleisdreieck und Technikmuseum versickert oder zur Bewässerung gespeichert werden. Nur wenn diese angestrebte Versickerung / Nutzung zur Bewässerung nachweislich nicht umsetzbar oder die Versickerung / Nutzung zur Bewässerung auf den Nachbargrundstücken deutlich teurer als eine Brauchwassernutzung ist, kann die Projektträgerin von diesem Ziel abweichen.

Da eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht mehr zulässig und vorgesehen ist, trägt die ‚Urbane Mitte Süd‘ auch nicht zur Überlastung des Abwassersystems bei Starkregen bei.

Im Gutachten wird beispielhaft dargestellt, wie eine technische Lösung aussehen kann. Für die Regenwasserbewirtschaftungsanlagen wird eine Vorbemessung entsprechend den erforderlichen Retentionsvolumen durchgeführt. Es werden schematische Lagepläne mit beispielhafter Anordnung und baulicher Ausführung der Anlagen erstellt. Der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) wird geführt, der fünfjährige Bemessungsregen berücksichtigt. Das unterirdische Regenrückhaltebecken (RRB) dient dazu, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Zu 7

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

Zu 8

Der Hinweis auf eine Einbindung von Wasser bei der Realisierung und Gestaltung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen. Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht der Bebauungsplanung.

Zu 9

Der Hinweis auf eine ökologische, durchlässige Pflasterung der Freiflächen wird zur Kenntnis genommen. Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung und nicht der Bebauungsplanung.

Zu 10

Im Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) ist weder eine Bewässerung der Vegetation im Park noch im Plangebiet vorgesehen. Der Grund ist insbesondere, dass das Gutachten für die Bebauungsplanebene erarbeitet wurde. Es wurde der Nachweis zur Machbarkeit des vollständigen Rückhalts des Niederschlagswassers sowie der Bewirtschaftung auf dem eigenen Grundstück geführt und kein detailliertes Konzept erarbeitet. Unter „Zu 4“ und „Zu 5+6“ werden die Regelungen zum Niederschlagsmanagement im Städtebaulichen Vertrag ausgeführt. Durch diese Regelungen wird das Ziel der Schwammstadt im Städtebaulichen Vertrag verankert.

Die Prüfung und Umsetzung ist allerdings insbesondere Gegenstand des konkreten Niederschlagsentwässerungskonzepts (vgl. Zu 7).

Zu 11

Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt. Die Machbarkeit wurde gutachterlich bestätigt.

Unter „Zu 4“ und „Zu 5+6“ werden die Regelungen zum Niederschlagsmanagement im Städtebaulichen Vertrag ausgeführt. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz der zulässigen hohen baulichen Dichte alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Bebauung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

Zu 12

Die Qualität des Grundwassers, des Trinkwassers und des Oberflächenwassers wird nicht beeinträchtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde. Vor der Umsetzung eines Konzepts müssen alle erforderlichen wasserrechtlichen Genehmigungen eingeholt werden.

Abwägung

Im Gutachten erfolgt der Nachweis, dass sämtliches Niederschlagswasser im Plangebiet rückgehalten werden kann, da es gemäß BReWa-BE 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden darf. Damit wird der zunehmenden Belastung der Gewässer durch Mischwasserüberläufe entgegengewirkt.

Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 % des Niederschlagswassers. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

1. Die Projektträgerin ist gemäß Städtebaulichem Vertrag verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, wird die Projektträgerin die entsprechenden Maßnahmen umsetzen.
2. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Gemäß Umweltbericht verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts, da das anfallende Niederschlagswasser überwiegend nicht dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:**Fachgutachten**

- Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung
 - Das Gutachten liegt vor: Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab, (Stand: 16.11.2022)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens

Städtebaulicher Vertrag

- Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser

C19_Luftschadstoffe

Thema: Auswirkungen auf die Luftqualität

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und dem Luftschadstoffgutachten die Belange der Luftqualität nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Luftbelastung durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung wäre nicht sach- und fachgerecht ermittelt worden.
2. Es würde ausschließlich die Situation im Nahbereich betrachtet werden. Erhöhte Schadstoffbelastungen, die durch die Barrierewirkung der Hochhäuser und die Beeinträchtigung des Luftaustauschs verursacht werden, würden nicht berücksichtigt werden. Es wird eine Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorckstraße und Bülowstraße vermutet.
3. Die Schadstoffbelastung in den umliegenden Straßen wäre zu prüfen, um zu ermitteln, bei wie vielen Menschen die Schadstoffgrenzen überschritten werden.
4. Die Luftbelastung würde auf unzulässige Weise erhöht werden, was nicht in den entsprechenden Luftgüteuntersuchungen und Festsetzungen berücksichtigt wurde.
5. Es wäre zu klären, wie sich Windturbulenzen oder Windschatten auf bspw. die Belastung mit Feinstäuben auswirken würden.

Abwägung

Zur Ermittlung und Bewertung der Luftschadstoffe im Plangebiet und der Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die Luftqualität im Umfeld wurde 2017 ein Luftschadstoffgutachten erstellt (Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca »Urbane Mitte« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Stand 31.03.2017). Das Fachgutachten war Bestandteil der Auslegung des Bebauungsplans. Dieses Fachgutachten wurde unter Berücksichtigung aktueller Grundlagen 2021

überarbeitet und liegt unter dem Titel „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ mit Stand vom 05.11.2021 vor. Das aktualisierte Fachgutachten von 2021 bestätigt das Fazit des Fachgutachtens von 2017. Im Folgenden wird Bezug auf das Luftschadstoffgutachten von 2021 genommen.

Im Luftschadstoffgutachten wurde geprüft, ob die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit im Plangebiet sowie im Umfeld des Plangebiets eingehalten werden. Um die lufthygienischen Auswirkungen abzuschätzen, die durch das Vorhaben entstehen, wurde die Betrachtung für den Bestand als auch für den Planfall durchgeführt.

Die Ausbreitungsrechnung hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Die Ausbreitungsrechnung im Fachgutachten umfasst das betroffene Umfeld, insbesondere die Straßenzüge, in denen gemäß Verkehrsgutachten eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens erwartet wird. Das Untersuchungsgebiet wurde dem Untersuchungsgegenstand angemessen gewählt und wird nicht vergrößert.

Das Luftschadstoffgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung des Vorhabens die lufthygienischen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfüllt werden. Zudem ergeben sich durch das Vorhaben keine unzulässigen Erhöhungen der Schadstoffkonzentrationen im Umfeld des Plangebiets.

Weitere Festsetzungen zu Immissionsgrenzwerten sind nicht erforderlich.

Bezogen auf die in den Stellungnahmen benannten Einzelpunkte:

Zu 1.

Die Luftbelastung durch Lieferverkehr, Ver- und Entsorgung ist sowohl sach- als auch fachgerecht ermittelt worden. Eine konkrete Kritik wird nicht vorgebracht.

Zu 2.

Den Abbildungen im Luftschadstoffgutachten ist zu entnehmen, dass bereits im nahen Umfeld kaum Auswirkungen zu erkennen sind. Es gibt kein Erfordernis, das Untersuchungsgebiet größer zu fassen. In der Modellierung wird sowohl der Städtebau als auch das prognostizierte Windfeld berücksichtigt.

Zu 3. + 4.

Im Luftschadstoffgutachten wird auch der Plannullfall für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} dargestellt. Die Ausbreitungsrechnung für den Planfall hat ergeben, dass sich die Luftschadstoffimmissionen durch das Vorhaben (bauliche Verdichtung, höheres Verkehrsaufkommen) weder innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ noch in dessen Umgebung wesentlich erhöhen. Die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV werden für die relevanten Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} an keinem schutzbedürftigen Ort überschritten.

Zu 5.

Im Fachgutachten wird auch die Belastung mit Feinstäuben untersucht. In der Modellierung des Planfalls wird sowohl der Städtebau als auch das prognostizierte Windfeld berücksichtigt.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Luftschadstoffgutachtens

- Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 05.11.2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Luftschadstoffe auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C20_klimaökologische_Auswirkungen

Thema: Klimaökologische Auswirkungen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte klimaökologische Fachgutachten Mängel hätte und die klimaökologischen Auswirkungen nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Klimaökologisches Fachgutachten

- Die Modellierung entspräche nicht dem aktuellen Stand der Bebauung. Das Gutachten wäre damit nicht aussagekräftig und die Wirkungen müssten neu bewertet werden.
- Das Gutachten würde nicht den gesamtgesellschaftlichen ökologisch und ökonomischen Rahmen und die klimaökologische Schädlichkeit eines solchen Vorhabens betrachten.

Auswirkungen allgemein

- Die geplante Bebauung würde klimatische Nachteile verursachen. Das lokale sowie das gesamtstädtische Klima sollten geschützt werden.
- Es wäre nicht ersichtlich, wie den schwierigen klimatischen Bedingungen der bereits hoch verdichteten Innenstadt Rechnung getragen wird.

Lufttemperatur

- Der hohe Versiegelungsgrad und die Geometrie der Gebäude würden eine Erwärmung der Lufttemperatur um 2-3 Grad im Umfeld der Gebäude verursachen.
- Die geplante Bebauung würde die Aufheizung der Stadt weiter verschärfen (insbesondere im Sommer), da die hohen Gebäude viel Wärme speichern würden.
- Es wird ein Temperaturanstieg durch die geplanten Materialien für Fassaden und Dächer angenommen.
- Es wird eine Erhöhung der Temperaturen durch Einschränkung des Belüftungsaustauschs zwischen Tiergarten und südlichen Stadtrand angenommen.
- Bereits zum jetzigen Zeitpunkt wäre die Pohlstraße prinzipiell wärmer geworden, da die kühle Luft des Parks nachts nicht mehr in die Straße zieht. Dies würde den anderen Straßen mit der dichten Bebauung in Zukunft ähnlich ergehen.
- Es wird eine Gesundheitsgefährdung durch Erhöhung der sommerlichen Temperaturen angenommen.
- Der Aufheizungseffekt würde im Klimagutachten völlig negiert und auch im Begründungstext würde in keiner Form darauf hingewiesen werden.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

- Die Stadt würde Luftkorridore und Frischluftschneisen brauchen.

- Es würden Veränderungen der Windverhältnisse und eine Verschlechterung des Mikroklimas (Luftströmungen) erwartet werden.
- Die Hochhäuser würden den Luftaustausch sowohl im Quartier, im Park am Gleisdreieck als auch auf den Bahnsteigen beeinflussen.
- Durch den hohen Versiegelungsgrad und die Geometrie der Gebäude würde sich der Kaltluftvolumenstrom reduzieren.
- Die durch die geplante Hochhausbebauung entstehenden Windverhältnisse (Windschneise) sind zu prüfen.
- Die Windgeschwindigkeit im Park am Gleisdreieck könnte sich durch die Bebauung erhöhen.
- Der Park am Gleisdreieck wird in seiner Funktion als Kühlfläche beeinträchtigt.
- Die Ausrichtung der Hochhäuser würde die Luftzirkulation über den Kiez hinaus negativ beeinflussen.
- Die zu erwartenden Veränderungen der für den erforderlichen Luftaustausch in den benachbarten Gründerzeitquartieren wichtigen Flurwindhöhen würden in den klimaökologischen Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa und VI-140cab nicht ausreichend untersucht werden.
- Die Frischluftschneise zwischen Tiergarten und südlichem Stadtrand (und das in der Hauptwindrichtung vom südwestlichen Umland) würde eingeengt sowie die Windgeschwindigkeiten erhöht werden. Der Luftaustausch in der Kaltluftschneise würde beeinträchtigt werden und eine Erhöhung der Temperaturen zur Folge haben.
- Eine niedrigere Bebauung würde die Frischluftschneise weniger beeinträchtigen.

Abwägung

Klimaökologisches Fachgutachten

Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima liegt ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ vom 26.10.2018 vor. Das Ergebnis des Fachgutachtens wurde im Umweltbericht und in der Abwägung berücksichtigt. Es ist richtig, dass in diesem Gutachten insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck nicht den aktuellen Stand darstellt.

Das klimaökologische Fachgutachten wurde 2021 aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufenweise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt:

- Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)
- Klimaökologische Auswirkungen der Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)

Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung inklusive Abwägung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Das klimaökologische Gutachten ist ein Fachgutachten, mit dem die Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima untersucht wurden. Der „gesamtgesellschaftliche ökologische und ökonomische Rahmen [...] eines solchen Vorhabens“ sind weder Gegenstand eines Fachgutachtens noch Untersuchungsgegenstand im Rahmen der Bebauungsplanung, bzw. nur in dem Rahmen, wie es hier erfolgt ist.

Auswirkungen auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie die Wärmebelastung am Tag

Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand: 09/2021) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Zur Ermittlung der klimaökologischen Auswirkungen bei Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" wurden für eine windstille Sommernacht verschiedene meteorologische Parameter zum Kaltlufthaushalt simuliert. Sowohl die gesamtstädtische Betrachtung (GEO-NET 2015) als auch das klimaökologische Gutachten lassen erkennen, dass das angrenzende Areal des Parks am Gleisdreieck aufgrund seiner Lage eine wichtige lokale Funktion für den Luftaustausch und damit zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung in der angrenzenden Bebauung leistet. Für die klimaökologischen Auswirkungen lassen sich auf Grundlage der im Modell simulierten Klimaparameter folgende Ergebnisse zusammenfassen:

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien

am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Umweltbericht

Die bisherigen Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens wurden in der Umweltprüfung berücksichtigt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Kapitel „Stadtentwicklungsplan Klima“ auf Seite 57, „Schutzgut Klima / Luft einschließlich der Auswirkungen infolge des Vorhabens auf das Klima und der Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels – Lufttemperatur“ auf Seite 78). Die aktualisierten Ergebnisse / Auswirkungen aus dem Fachgutachten von 09/2021 werden ebenso in die Umweltprüfung aufgenommen.

Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Abwägung

Die Inhalte des Fachgutachtens und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Fachgutachtens zu den klimaökologischen Auswirkungen
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand: 09/2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C21_klimaökologisches_Gutachten_Methodik

Thema: Klimaökologisches Fachgutachten - Methodik

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte klimaökologische Fachgutachten eine nicht nachvollziehbare Methodik anwenden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Es würde lediglich der Nahbereich betrachtet werden.
2. Es wird bezweifelt, dass die im Fachgutachten betrachteten „windstarken Normallagen“ und Situationen mit Windstille repräsentativ für die tatsächliche Situation wären. Der regionale Luftaustausch würde durch eine „bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken“ zusätzlich beeinträchtigt. Dieser Effekt, auch auf das Stadtklima der gesamten Innenstadt bzw. des Stadtgebiets, würde nicht ermittelt werden.
3. Die Bewertung würde auf Grundlage folgender Betrachtung erfolgen:
 - eine windstille Situation, wie sie nur in einem halben Prozent der Zeit in Berlin vorliegen würde,
 - jeweils für vier Uhr morgens,
 - die kleinräumige Situation in Bodennähe (2 m), bereits dies sei bei Hochhäusern völlig unzureichend.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die folgende Ausführung bezieht sich auf das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ vom 09/2021, siehe auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 1. Untersuchungsbereich

Der Fachgutachter hat einen Untersuchungsbereich gewählt, der für die Untersuchungsinhalte relevant ist. Durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ist lediglich der Nahbereich betroffen. In der Zusammenfassung heißt es:

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt.

Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Wärmebelastung am Tage

Der Einfluss der Planungen auf die Wärmebelastung bzw. den Aufenthalt im Freien an Sommertagen mit starker solarer Einstrahlung ist auf den Nahbereich begrenzt. Es sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar.

Zu 2. Methodik – Windsituation / Nachtsituation

Im Gutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ vom 09/2021 wird auf Seite 4f. die gewählte Methodik erläutert:

„... Ausgangspunkt für die Ermittlung dieser Zusammenhänge ist eine austauscharme, sommerliche Hochdruckwetterlage, die häufig mit einer überdurchschnittlich hohen Wärmebelastung in den Siedlungsräumen sowie lufthygienischen Belastungen einhergeht. Während bei einer windstarken „Normallage“ der Siedlungsraum gut durchlüftet wird und eine Überwärmung kaum gegeben ist, stellt die windschwache Hochdruckwetterlage mit wolkenlosem Himmel im Sommer eine „Worst Case“-Betrachtung dar. Diese Wetterlage wird wegen der belastenden Wirkung auf die Gesundheit des Menschen unter besonderer Beachtung von Älteren, Kranken und Kindern zur Beurteilung der bioklimatischen Situation gemäß VDI-RL 3785 Blatt 1 herangezogen.

Die Nachtsituation ist dahingehend von Relevanz, da nur dann unter den windschwachen Bedingungen eine im Vergleich zu Siedlungsflächen intensivere Abkühlung auf Freiflächen mit Vegetation erfolgt. Dabei entstehen je nach Größe unterschiedliche Mengen an Kaltluft, welche als lokale Strömungssysteme Kalt-/Frischlufte für den Siedlungsbereich liefern und dort die Wärmebelastung während sommerlicher Hitzeperioden abmildern können. Dargestellt wird eine windschwache, austauscharme sommerliche Wettersituation für die Monate Juli / August. ...“

Es ist nicht entscheidend, ob die betrachtete Windsituation repräsentativ ist, sondern der Fachgutachter hat eine methodisch sinnvolle Worst-Case-Betrachtung durchgeführt. Die Methodik wurde im Gutachten erläutert und begründet.

„bis zu 90 m hohe Wand mit kurzen Lücken“

Gegenstand dieses Verfahrens ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit den beiden Türmen 6 (Höhe: 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe: 25 m ü. Gelände). Die übrigen Gebäude der ‚Urbanen Mitte‘ mit den 90 m hohen Türmen liegen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und sind hier kein Gegenstand.

Zu 3. Methodik – Analysehöhe von 2 m über Grund

Die Erläuterung zur Wahl der Wind- und Nachtsituation ist unter 2. Methodik – Windsituation / Nachtsituation erfolgt.

Zur Beurteilung der thermischen Auswirkungen sind die bodennahen Lufttemperaturen relevant, die im Gutachten bei einer Analysehöhe von 2 m über Grund ermittelt und dargestellt werden.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C22_Windkomfort

Thema: Auswirkungen auf den Windkomfort

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort Mängel hätte und die geplante Bebauung negative Auswirkungen auf den Windkomfort hätte. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort

- Die Modellierung entspräche nicht dem aktuellen Stand der Bebauung, da insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck / Westpark fehlen würde. Das Gutachten wäre damit nicht aussagekräftig und die Auswirkungen müssten neu bewertet werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Auswirkungen

1. Durch das Bauvolumen und die Gebäudehöhen würden starke Winde erzeugt werden, die die Besucher des Parks und der Umgebung belasten und die Qualität des Parks am Gleisdreieck mindern. Gleichzeitig müssten Radfahrende gegen erhöhte Windgeschwindigkeiten ankämpfen und es bestünde eine erhöhte Unfallgefahr.
2. Es wird eine Erhöhung der Windgeschwindigkeiten sowie die Entstehung bzw. Verstärkung von Windschneisen, Winddüseneffekten, Fallwinden, Windkanälen und Aufwinden befürchtet. Eine negative Veränderung der Windverhältnisse wird abgelehnt.
3. Die Abbildung auf Seite 20 der Studie zum Windkomfort (2018) würde die Flächen zeigen, auf denen kein ausreichender Windkomfort mehr gegeben ist, nicht südlich der STATION wie in der Begründung zum Bebauungsplan vom 06.08.20 auf Seite 78 behauptet, sondern vor allem westlich der Hochhäuser (im Westpark).
4. Vor allem der Wind aus Westen würde die Situation vor Ort verschärfen, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bilden würde.
5. Im Windkomfortgutachten (2018) würde die Darstellung bzw. der Abbildungsausschnitt zu Windstärken kurz danach aufhören, wo die Bebauung beginnt (Seite 11 ff.).
6. Der Windkomfort würde auf 45% der Fläche nicht eingehalten werden. Dieser solle durch Strauchpflanzungen (die ja aber auf den vollversiegelten Flächen nicht vorgesehen wären) erreicht werden.
7. Im Windkomfortgutachten (2018) würde keine großräumige Analyse der Luftqualität in hochbelasteten Straßen wie der Yorckstraße und der Bülowstraße erfolgen. Die Zunahme der Schadstoffbelastung in der Yorckstraße und Bülowstraße als Folge der im Windkomfortgutachten nachgewiesenen Barrierewirkung der Hochhäuser würde nirgendwo ermittelt werden.

Abwägung

Gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort

Zur Bewertung der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf den Windkomfort wurde eine „Gutachtliche Stellungnahme zum Windkomfort für die Bebauungspläne VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin“ (Stand 10/18) erstellt. Es ist richtig, dass in diesem Gutachten insbesondere die westliche Randbebauung des Parks am Gleisdreieck nicht den aktuellen Stand darstellt.

Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde 2021 aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufenweise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt:

- Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand: 09/2021)

- Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand 09/2021)

Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140cab (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt.

Die Ergebnisse der Windkomfortanalyse von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung inklusive Abwägung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Auswirkungen

Zu 1. bis 5.

Inwieweit Windgeschwindigkeiten als störend empfunden werden, hängt deutlich von der momentan von einer Person ausgeübten Tätigkeit und ebenso von der Umgebung ab. Identische Windgeschwindigkeiten werden somit in Abhängigkeit von der Situation und der Umgebung durchaus unterschiedlich bewertet.

Der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ liegen folgende Beurteilungskriterien zugrunde:

- Kriterien des DGNB (SOC1.1 Thermischer Komfort im Freiraum) zum Windkomfort nach Lohmeyer et al. (1992)

Dabei werden unterschiedliche Aufenthaltsbereiche definiert und nach der Überschreitungshäufigkeit einer individuellen Böenwindgeschwindigkeit (6-13 m/s) bewertet. Das DGNB-Kriterium gibt Aufschluss darüber, ob die Aufenthaltsqualität in den verschiedenen Nutzungsbereichen durch mangelnden Windkomfort eingeschränkt wird.

- Gefährdungspotenzial durch Starkwind mittels der niederländischen Richtlinie zur Beurteilung des Windkomforts (NEN 8100, 2006)

Die Abschätzung des Gefährdungspotentials mittels dieser Richtlinie ist Stand der Technik und aus meteorologischer Sicht übertragbar auf die Situation in Berlin. Die Beurteilung basiert auf einer Auswertung von Stundenmittelwerten der Windgeschwindigkeit in 2 m Höhe.

Im Rahmen der Windanalyse wurde das lokale Windfeld in der großräumigen Umgebung der geplanten Flächennutzungsänderung für den IST-Zustand und den Planfall (B-Plan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) mit Hilfe numerischer Simulationen analysiert. Dabei wurden Stundenmittelwerte der Windgeschwindigkeit und Böen mit einer Andauer von 10 Sekunden ausgewertet. Die Ergebnisse für unterschiedliche Windrichtungen und Windgeschwindigkeiten wurden mit Hilfe der Messdaten der Wetterstation des Deutschen Wetterdienstes Flughafen Berlin Tegel klimatologisch gewichtet und Überschreitungshäufigkeiten für unterschiedliche Windböengeschwindigkeiten bestimmt.

Windkomfort nach Kriterien des DGNB

Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Im Nahbereich der geplanten Gebäude werden im Windschatten der Baukörper die Windkomfortklassen zumeist eingehalten, während insbesondere in den in West-Ost-Richtung verlaufenden Räumen zwischen dem geplanten Gebäudeensemble der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und dem nördlich angrenzenden ehemaligen Postbahnhof sowie vor allem südlich des geplanten Gebäudeensembles durch Kanalisierungseffekte in Hauptwindrichtung aus West der Windkomfort eingeschränkt wird. Es kommt zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Neben dem Plangebiet selbst ist auch ein Teilbereich des südlich angrenzenden Ostparks (Platz am Stellwerk und anschließende Sportanlagen) von den veränderten Windverhältnissen betroffen.

Generell ist festzuhalten, dass Böen stärker als 8 m/s nur mit sehr geringer Häufigkeit auftreten. Wind mit einer Stärke von 5,5-7,9 m/s entspricht einer mäßigen Brise und einer Windstärke von 4 Beaufort, mit einer Stärke von 8,0-10,7 m/s einer frischen Brise und einer Windstärke von 5 Beaufort. Nach den DGNB-Kriterien bedeutet das, dass unter Berücksichtigung des Windkomforts die Aufenthaltsqualität für einen längeren Aufenthalt überwiegend gegeben ist.

Gefährdungspotenzial durch Starkwind

Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung für den Planfall (Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Ergebnis

Ein Gefährdungspotenzial durch Starkwind ist nicht gegeben. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB im Außenraum auf 2 m Höhe stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde (Wohn- und) Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu 6.

In der Windkomfortanalyse wird der Hinweis zur Planung gegeben, dass der Windkomfort in den unterschiedlichen Nutzungsbereichen mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. grünbaulicher Art, verbessert werden kann und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimiert werden können. Da gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind, werden im Bebauungsplan dazu keine Festsetzungen getroffen. Das ist Gegenstand der anschließenden konkretisierenden Freiflächenplanung. Es ist richtig, dass die Realisierung grünbaulicher Maßnahmen aufgrund der hohen Versiegelung schwierig ist. In die Abwägung werden auch die in der Windkomfortanalyse ermittelten Auswirkungen eingestellt. In der Begründung zum Bebauungsplan wird nicht davon ausgegangen, dass Maßnahmen zur Verbesserung des Windkomforts erfolgen.

Zu 7.

Eine großräumige Analyse der Luftqualität ist kein Gegenstand der Windkomfortanalyse. Zur Luftqualität siehe C19_Luftschadstoffe.

Umweltbericht

Die bisherigen Ergebnisse der Windkomfortanalyse wurden in der Umweltprüfung berücksichtigt. Die aktualisierten Ergebnisse / Auswirkungen aus dem Fachgutachten vom 09/2021 werden ebenso in die Umweltprüfung aufgenommen.

Abwägung

Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Fachgutachtens zum Windkomfort
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C23_Eingriff_Ausgleich

Thema: Naturschutzrechtliche Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung mit Verfahren

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der naturschutzrechtliche Ausgleich unzureichend geregelt wäre und das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten nicht angemessen wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wäre keine Kompensation der versiegelten Flächen / es wären keine Ausgleichsflächen vorgesehen. Stattdessen würde der Park alibimäßig als Ausgleich verwendet werden.
- Die Pflanzung von drei Laubbäumen stellt keinen Ersatz für den Eingriff dar.
- Durch die im Volkspark Friedrichshain vorgesehenen Maßnahmen können die Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild nicht kompensiert werden, da dies den Anwohnenden in Kreuzberg und Schöneberg nichts nutzt.
- In Ergänzung zu den Ausgleichsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain sollte die Versiegelung möglichst lokal ausgeglichen werden.

Verfahren / Ermittlung von Kostenäquivalenten

- Die Anwendung des Verfahrens zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wäre nicht angemessen. Gemäß Berliner Eingriffsleitfaden soll dieses Verfahren angewendet werden bei kleinräumigen innerstädtischen Vorhaben, in denen überwiegend keine Funktionen des Naturhaushalts von besonderer Bedeutung erheblich beeinträchtigt werden. Dies wäre hier nicht der Fall.
- Es sollte das Ausführliche Verfahren gemäß dem Berliner Eingriffsleitfaden im Land Berlin anzuwenden.
- Ansonsten wäre das Kostenäquivalentverfahren entsprechend dem Berliner Eingriffsleitfaden (aktueller Stand von 2020) anzuwenden und für die Versiegelungen seien nicht 13 €, sondern 35 € anzusetzen.
- Die weiteren angesetzten Kosten seien viel zu niedrig und entsprächen nicht mehr den aktuellen realistischen Herstellungskosten.
- Es wären zudem gemäß dem Berliner Eingriffsleitfaden die Kosten zur Entwicklungspflege und zur weiteren Pflege bis zum Erreichen des Zielzustands (max. 25 Jahre) hinzuzurechnen.

AbwägungEingriff

Bei der Aufstellung eines Bauleitplans sind die sich aus der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz ergebenden Erforderlichkeiten zu berücksichtigen (§ 1a Abs. 3 BauGB). Dies betrifft insbesondere Vermeidung und Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bereitet erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild vor. Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt. Nur ein sehr geringer Teil kann planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden.

Für die Teilflächen des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde getrennt nach ihrer planungsrechtlichen Beurteilung ein kompensationspflichtiges Kostenäquivalent ermittelt. Für das Plangebiet insgesamt ergibt sich ein Gesamtkostenäquivalent von 89.234,37 € (brutto). Davon entfallen 11% auf die biotischen Komponenten und 89% auf die abiotischen Komponenten.

Im Plangebiet sind Maßnahmen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen geplant. Diese Maßnahmen wirken nur auf die biotischen Komponenten des Naturhaushalts und gleichen den biotischen Kompensationsbedarf vollständig aus. Für die abiotischen Komponenten, die den Großteil des Kompensationsbedarfs ausmachen, erfolgt kein direkter Ausgleich. Insgesamt werden vom erforderlichen Kompensationsumfang durch die Pflanz- und Begrünungsmaßnahmen im Plangebiet ca. 18 % abgedeckt. Es verbleibt ein Kompensationsdefizit, das nicht im Plangebiet ausgeglichen wird. Das Kompensationsdefizit kann auch nicht im Park am Gleisdreieck ausgeglichen werden, da dieser bereits Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. Die erheblichen Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild werden durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen.

Ausgleichsmaßnahmen

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat sowohl darüber, ob und wie Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen sind, als auch darüber, in welcher Form diese zu erfolgen haben, abwägend zu entscheiden. In die Abwägung wurde auch eingestellt, dass einige Anwohnende der Ansicht sind, dass ihnen Kompensationsmaßnahmen im Volkspark Friedrichshain nichts nützen würden.

Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain entstanden nach 1945 aus den gesprengten und mit Trümmerschutt aufgefüllten Bunkern. Sie weisen ein hohes ökologisches Aufwertungspotential auf. Grundlage der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen bildet das Schutz-, Pflege und Entwicklungskonzept. Das Konzept vereint eine intensive Parknutzung und Naturentwicklung. Die Gesamtmaßnahme ist in verschiedene Bauabschnitte geteilt (Bereiche 1-40). Die Maßnahmen bestehen hauptsächlich aus Pflanzungen, Aussaaten, Gehölzpflege, Totholzanreicherungen, Sicherungs- und Bodenarbeiten sowie Einzäunungen. Das verbleibende Kompensationsdefizit, das sich aus den abiotischen Eingriffen ergibt, soll durch Pflanz- und Pflegemaßnahmen (biotische Komponenten) gedeckt werden.

Da auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst nur eingeschränkte Ausgleichsmöglichkeiten bestehen, stellen die Bunkerberge eine sehr gut geeignete Alternative dar, unabhängig davon, ob Anwohnende direkt oder indirekt profitieren. Denn die ökologische Aufwertung dieser Flächen ist dringend erforderlich, die Flächen stehen zur Verfügung und ein vollständiger Ausgleich der Maßnahmen kann dort sichergestellt werden (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 101).

Sicherung der Umsetzung

Die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets wurden in textlichen Festsetzungen, diejenigen außerhalb des Plangebiets gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB im Städtebaulichen Vertrag verbindlich gesichert (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 201). Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin damit umfassend nach (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 91-93).

Verfahren / Ermittlung von Kostenäquivalenten

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten empfiehlt sich dann, wenn keine Funktionen besonderer Bedeutung betroffen sind. Dies ist bei dem Plangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Fall. Die erhebliche Beeinträchtigung von Schutzgütern (Tabellenverweis) ist nicht gleichzusetzen mit der Prüfung, ob Funktionen besonderer Bedeutung betroffen sind. Dies wäre z.B. der Fall, wenn besonders geschützte Biotope, übergeordnete Luftleitbahnen, besonders schützenswerte Böden oder europarechtlich geschützte Tierarten betroffen sind. Dies ist nicht gegeben und so kann anhand einfacher Faktoren der Kompensationsumfang bestimmt werden.

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wurde in der Fassung angewendet, das zum Zeitpunkt der Einleitung des Planverfahrens gültig war. Dies ist eine gängige Vorgehensweise und wurde mit dem zuständigen Umwelt- und Naturschutzamt abgestimmt. Daher werden noch 13 Euro statt 35 Euro und ein geringerer Pflegezeitraum angesetzt.

Das Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten wird nicht geändert.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C24_Baulogistik

Thema: Baulogistik

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Ablauf der Baulogistik und die Auswirkungen des Bauverkehrs bei Realisierung des Vorhabens nicht ausreichend berücksichtigt worden wären. In einer Stellungnahme wird eine sofortige Herstellung und Nutzung der geplanten S-Bahnstrecke S21-Strecke für elektrisch betriebene Baustellenlogistik als Genehmigungsvoraussetzung für das Vorhaben gefordert.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Baulogistik ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Bestandteil des Umweltberichts ist allerdings eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung einschließlich der Betrachtung der abriss-, bau-, anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen. Soweit verbindliche Aussagen vorliegen oder entsprechende Festsetzungen getroffen werden, sind also auch baubedingte Auswirkungen zu betrachten.

Im Rahmen der Projektentwicklung für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Konzept zu den Grundzügen der Baulogistik erstellt, das 2018 auf zwei Veranstaltungen zum Thema Verkehr -einer öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung und einer kombinierten Sitzung des Stadtentwicklungs- / Verkehrsausschusses- präsentiert wurde. Dieses vorläufige Konzept dient der Information und ist kein Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens.

Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die verkehrliche Anbindung des Plangebiets an die öffentliche Trebbiner Straße als einzige Erschließung. Auch die baulogistische Erschließung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 wird über diese Straße erfolgen.

Das konkrete Konzept zur Baulogistik wird parallel zur späteren Bauplanung ausgearbeitet. Darin sind auch Prognosen zum Baustellenverkehr und Konzepte zur Abwicklung aufzuzeigen.

Der Vorschlag, die geplante S-Bahnstrecke der S21 für die Abwicklung des Baustellenverkehrs zu nutzen, ist leider nicht umsetzbar. Der 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 befindet sich nach Bestellung durch das Land Berlin zurzeit bei der Deutschen Bahn in der Vorplanung. Die Inbetriebnahme dieses Abschnittes wird für das Jahr 2037 angenommen. Das ist jedoch von vielen Randbedingungen abhängig und von daher unverbindlich. Nach dem jetzigen Planungsstand wird die ‚Urbane Mitte‘ deutlich vor dem 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S21 realisiert. Die Abwicklung von Baustellenverkehren über die S-Bahn-Gleise erscheint vor diesem Hintergrund als nicht umsetzbar.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C25_baubedingte_Auswirkungen

Thema: Baubedingte Auswirkungen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Vorhaben vorbereitet wird, das wesentliche baubedingte Auswirkungen haben würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Park am Gleisdreieck würde während der Bauphase an Erholungswert verlieren und in seiner Funktion beeinträchtigt werden.
- Der wichtige Übergang vom West- zum Ostpark wäre für lange Zeit gesperrt.
- In der Bauphase würde es zu Umweltbelastungen durch Baulärm und Baudreck kommen.

Abwägung

Im Umweltbericht werden auch die baubedingten Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet. Sie sind in der Begründung dargestellt. Die Umweltprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass baubedingte Auswirkungen während der Bauphase möglich sind. Hier ist aber nicht von erheblichen Auswirkungen auszugehen, da die Baumaßnahme auch zeitlich begrenzt sein wird.

Es ist nicht erforderlich und auch nicht vorgesehen, beim Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den Radfernweg (Verbindung zwischen West- und Ostpark) zu sperren.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C26_Gesamtentwicklung

Thema: Konflikt zwischen dem Park am Gleisdreieck und der 'Urbanen Mitte'

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die bisherige Entwicklung und den Bestand im Areal Gleisdreieck unzureichend berücksichtigen würde. Es wird ein Konflikt zwischen dem Qualitäts- und Funktionserhalt des Parks am Gleisdreieck und der geplanten Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ gesehen. Das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre eine isolierte und an dem Standort ungeeignete städtebauliche Einzelentwicklung.

Abwägung

Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) am Rand und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Als Grundlage für die Umsetzung des Konzeptes wurde der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck abgeschlossen.

Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005

Der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck vom 27.09.2005, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenSW, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico Real Estate (Rechtsnachfolgerin: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico Real Estate (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren.
- Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und die Vereinbarung eines Entschädigungsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern in späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden.

Weichen die Nutzungsmaße gemäß den Bebauungsplänen oder erteilten Baugenehmigungen nach einer Bilanzierung erheblich zum wirtschaftlichen Nachteil von den im Vertrag vorgesehenen Nutzungsmaßen ab, kann CA Immo bzw. die jeweilige Eigentümer*in vom Land Berlin eine Entschädigung in Höhe der Differenz des Grundstückswerts fordern.

Der städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 geht auf einen Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn (DB), dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Regierenden Bürgermeister von März 1994 zurück (Anlage 1 zum städtebaulichen Rahmenvertrag 2005), der den Ankauf von nur 16 ha Fläche durch das Land Berlin als Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauung am Potsdamer Platz/ Leipziger Platz betraf. Bereits in diesem Notenwechsel vereinbarten die Parteien die Entwicklung der restlichen Flächen des Gleisdreiecks, d.h. Flächen von beachtlichem Ausmaß als Bauflächen.

In den weiteren Verhandlungen erreichte Berlin, dass die Baufelder erheblich reduziert wurden und stattdessen große Flächen zeitnah nach Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags an das Land Berlin übertragen wurden. Teilweise erwarb das Land Berlin die Flächen zum Verkehrswert. Aufgrund der Tatsache, dass im städtebaulichen Rahmenvertrag vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) ausgewiesen wurden, konnte das Land Berlin weitere Teilflächen als zugeordnete Ausgleichsflächen unentgeltlich ebenso zeitnah erwerben. Diese Teilflächen wurden als Ausgleichsflächen definiert, um dort Ersatzmaßnahmen im Rahmen des naturschutzrechtlichen Ausgleichs für Eingriffe durchzuführen, die durch die Festsetzung von Bebauungsplänen auf den Baufeldern entstehen würden.

Der im städtebaulichen Rahmenvertrag vereinbarte Entschädigungsmechanismus diente schließlich ganz wesentlich einer zeitlichen Komponente. Der Entschädigungsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico Real Estate die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen.

Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2022, die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen und der Park nicht gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen. Gleichzeitig forderte die Deutsche Bahn/ Vivico Real Estate jedoch eine Sicherheit hinsichtlich der ausgewiesenen Baufelder, die über den Entschädigungsmechanismus hergestellt wurde.

Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der Innenstadt.

Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 verankert wurden.

Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.

Zu den im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck formulierten Zielen für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zur Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘

C27_Ziel_B-Plan

Thema: Ziel des Bebauungsplans

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das Aufstellungserfordernis und die städtebaulichen Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht mitgetragen werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Bebauungsplan würde dem Anspruch nach § 1 Abs. 5 BauGB nicht gerecht werden.
- Die Planung wird abgelehnt und sollte verhindert werden. Es gäbe keine rechtliche Grundlage für diese Pläne.
- Der zwingende Bedarf für die gewählte Planung sowie die zugrundeliegenden Werte für eine zukunftsfähige Bebauung würden sich nicht aus den Unterlagen ableiten lassen.
- Es könne kein Nutzen aus der Planung abgeleitet werden.
- Die Planung sei an den Bedürfnissen der Bürger*innen und Kinder vorbeigeplant.
- Für eine gesunde Lebensqualität würden naturnahe Areale benötigt werden.
- Die neue Bebauung würde den sozialen Bruch in Kreuzberg befeuern, da sie Nutznießer des Ausblicks und der Lage wären, während das bestehende Quartier ausgenutzt werden würde.
- Die Planung und Festsetzungen würden eine unzulässige Belastung darstellen / übertreten das Maß der Verhältnismäßigkeit für den umgebenden Stadt- und Naturraum, das Stadtbild etc.

Abwägung

Die rechtliche Grundlage zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt in § 1 Abs. 3 BauGB: „Die Gemeinden haben die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist; ...“

Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist die nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins und dessen Einbindung in die Umgebung. Der Bebauungsplan

VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, der aus der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) hervorgegangen ist und die südliche Teilfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) umfasst, verfolgt dieses Ziel als Teil des Gesamtkonzeptes ebenso. Ziel des Bebauungsplans ist es, Planungsrecht für das in einem städtebaulichen Ideenwettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in diesem Teilplangebiet zu schaffen.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans werden die Vereinbarungen des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005, insbesondere für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘, berücksichtigt. Der städtebauliche Rahmenvertrag wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenSW, nunmehr Sen-SBW) und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin mit der Vivico Real Estate geschlossen. Die in diesem Vertrag formulierten Nutzungs- und Entwicklungsziele, die räumlichen Differenzierungen, die Aussagen zum naturschutzrechtlichen Ausgleich bedürfen der Qualifizierung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, vgl. auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht zusammenfassend dargestellt.

Von Bürger*innen wird kritisiert, dass es keinen „zwingenden“ Bedarf für die Planung gäbe und die Planung an den „Bedürfnissen der Bürger*innen und Kinder“ vorbeigeplant wäre. Diese Kritik wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht nachvollzogen werden. Es ist Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ städtebaulich zu entwickeln. Die vorgesehenen Nutzungen sind für den Standort gut geeignet. Es gibt Bedarf für die Nutzungen (siehe C42_Büromarkt_Büroflächen). Nicht mit jeder einzelnen Nutzung können die Belange aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden. Die ‚Urbane Mitte‘ ist Teil eines größeren Stadtquartiers mit unterschiedlichen Nutzungen. Im Stadtquartier sollen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Flächen für Büroarbeitsplätze entstehen, d.h. hier ist in Ergänzung zu den umliegenden Nutzungen ein Arbeitsschwerpunkt vorgesehen.

Es ist ebenso nicht nachvollziehbar, warum die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen Umsteigepunkt des ÖPNV den „sozialen Bruch in Kreuzberg befeuern“ würde. Der Aufenthalt im Park ist den Bürger*innen des Bezirks weiter möglich, (siehe C68_PAGAufenthaltsqualität). Das bestehende Quartier wird entsprechend des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck weiterentwickelt und ergänzt.

§1 Abs. 5 BauGB

In §1 Abs. 5 BauGB heißt es: „Die Bauleitpläne sollen eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung unter Berücksichtigung der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Hierzu soll die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen.“

Diese Anforderungen werden mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vielen Punkten erfüllt. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird eine innerstädtische Konversionsfläche als ein gut erschlossener Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar gemacht. Die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen wird gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Mit dem Angebot von zentral gelegenen Flächen für Arbeitsplätze werden wirtschaftliche Belange berücksichtigt und die Nutzungsmischung im Stadtteil gefördert. Die städtebauliche Gestalt wurde in einem Wettbewerb erarbeitet, das Ortsbild wird zum einen erhalten und zum anderen weiterentwickelt, siehe auch C62_Ortsbild_Sichtachsen. Der Mehrwert der Planung wird unter C09_Mehrwert ausgeführt. Aufgrund der Stellungnahmen aus der öffentlichen Auslegung wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet, in dem die Ziele und Maßnahmen für ein nachhaltiges und klimaangepasstes Quartier dargestellt werden, vgl. auch C59_nachhaltiges_Quartier.

Die Stellungnahmen zur Versiegelung und Verdichtung, zur Einbindung, zum städtebaulichen und Nutzungskonzept sowie zur Nachhaltigkeit, zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung werden in gesonderten Clustern abgewogen und sind dort ausgeführt:

- C30_Versiegelung_Verdichtung
- C29_Einbindung
- C28_städtebauliches_Konzept
- C31_Nutzungskonzept
- C59_nachhaltiges_Quartier

Im Ergebnis der Abwägung wird das Ziel weiterverfolgt, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C28_städtebauliches_Konzept

Thema: Städtebauliches Konzept

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein städtebauliches Konzept festgesetzt werden soll, das dem besonderen Ort nicht gerecht wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Architektur wäre ästhetisch deplatziert. Die Kubaturen der Baukörper werden als ideenlos empfunden. Es wäre keine „städtebauliche Kultur“ erkennbar.
- Die Lage, die Dichte und die Höhe der geplanten Gebäude würde das Maß der Verhältnismäßigkeit an diesem sensiblen Standort überschreiten. Das Projekt wäre überdimensioniert.
- Der Bau von Hochhäusern wird abgelehnt und als nicht mehr zeitgemäß angesehen.
- Die Gebäudehöhe sollte durch die Begrenzung auf eine mittlere Geschoßhöhe von max. 3 m und keine weiteren Aufbauten über den Vollgeschossen reduziert werden.
- Die ungleiche Verteilung der Geschossflächen würde nicht den städtebaulichen Vertrag reflektieren und Anwohnende sowie Parknutzende belasten.
- Eine „spitze“ Ecke sollte abgeschnitten werden, das ergäbe dann einen fünfeckigen Grundriss. Die Spitze würde unverhältnismäßig viel Verschattung und Barrierewirkung im Vergleich zur dort enthaltenen Nutzfläche verursachen.
- Es wird vorgeschlagen, die beiden Baukörper um ca. 90 Grad zu drehen, so dass ihre Ost-West-Ausdehnung größer ist als ihre Nord-Süd-Ausdehnung; ganz besonders der nördliche Baukörper.
- Es sollte ein neues städtebauliches Konzept erarbeitet werden, welches sich an der Bebauung der Umgebung orientiert und die Anzahl der Gebäude sowie die Gebäudehöhen überdenkt.

- Es werden eine deutliche Auflockerung der Bebauung sowie eine kleinteilige und niedrige Bebauung gefordert.
- Es würde sich die Chance bieten, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung in exponierter Lage umzusetzen.
- An diesem historischen Standort wäre ein hochwertiger Architekturentwurf erforderlich.
- Es wird ein Wettbewerb für eine offene, abwechslungsreiche und einzigartige Bebauung gefordert.

Zum Teil werden diese Aussagen durch weitere Argumente gestützt, die in der Abwägungstabelle den entsprechenden Clustern zugeordnet sind und dort abgewogen werden.

Abwägung

Ziel ist es, auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs zu entwickeln, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas „Herausragendes“ gestaltet werden soll. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Das städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wurde unter Beteiligung von Bürger*innen und Expert*innen / Fachleuten aus der Verwaltung und dem Privatsektor entwickelt, siehe C76_Beteiligungsmöglichkeit.

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf aus dem 2015 durchgeführten 2-phasigen städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbane Mitte‘ zugrunde. An dem Wettbewerb hatten sich 22 Städtebau-/ Architekturbüros beteiligt. Die ehemalige Senatsbaudirektorin Regula Lüscher war ebenfalls Mitglied des Preisgerichtes. Mit dem Wettbewerbsverfahren wurde das Ziel eines gemeinsam aus einem Ideenpool ausgewählten hochwertigen städtebaulichen Entwurfs für die ‚Urbane Mitte‘ verfolgt und erreicht.

Gleichberechtigte 1. Preisträger waren die Architekturbüros COBE Berlin und Ortner & Ortner Baukunst. Sie wurden mit einer Überarbeitung ihrer Entwürfe beauftragt, die Anfang Februar 2016 abgeschlossen wurde. Im Vorentwurf des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) für die frühzeitigen Beteiligungsverfahren gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurden beide Siegerentwürfe als Varianten für die bauliche Entwicklung berücksichtigt. Nach den frühzeitigen Beteiligungsschritten gemäß §§ 3, 4 Abs. 1 BauGB wurde in einer abschließenden Preisgerichtssitzung die Entscheidung für den städtebaulichen Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst getroffen. Damit wurde ein Entwurf mit sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘) als erster Platz prämiert. Dieser Entwurf wurde zu einem Masterplan weiterentwickelt und bildet die Grundlage für das Aufstellungsverfahren der Bebauungspläne für die ‚Urbane Mitte‘.

Projekt ‚Urbane Mitte‘

Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ enthält zum einen den Neubaubereich und zum anderen vor allem im Nordosten Bereiche mit Bestandsbauten, wie insbesondere dem U-Bahnviadukt Gleisdreieck. Im Neubaubereich der ‚Urbanen Mitte‘ sollen sieben Türme (bauordnungsrechtliche Hochhäuser) auf Sockelbauten unter Berücksichtigung der geplanten Hochbahntrasse der S 21 mit Bahnhof entstehen.

Die Türme sind, allerdings nicht linear, in Nord-Süd-Richtung angeordnet. Von Westen, vom Park aus, soll eine neue Silhouette aus sieben aneinander gereihten Türmen entstehen. Die Türme haben dabei deutlich wechselnde Höhen sowie verschiedene trapezförmige Grundrisse, die jeweils unterschiedlich ausgerichtet sind. Es werden sieben Baufelder aus jeweils Sockel mit Turm gebildet, von denen fünf im nördlichen Bereich zwischen dem Park am Gleisdreieck und dem Bahnhof Gleisdreieck liegen (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) und zwei im Süden des Plangebiets südlich der STATION Berlin (Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“). Die Türme werden von Norden nach Süden mit Turm 1 bis 7 bezeichnet.

Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße. Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 7.940 qm, davon entfallen 2.160 qm auf die Privatstraße und 5.780 qm auf die beiden Kerngebiete.

Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegen die beiden Baufelder MK 6 und MK 7. Hier ist die Errichtung der beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) auf einem gemeinsamen Sockelbau geplant: Der nördliche Turm als Hochhaus mit 49 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm mit 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen). Zur besseren Einbindung wurden die Gebäudehöhen nach Süden zum Ostpark hin deutlich abgestuft. Die Türme werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Unterirdisch ist eine baufeldübergreifende Tiefgarage (Tiefgarage Süd) geplant (im städtebaulichen Konzept sind 2 Untergeschosse vorgesehen). Sie wird über eine Tiefgaragenzufahrt am südlichen Ende der verlängerten Trebbiner Straße (privat) erschlossen.

Insgesamt ist in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Realisierung von ca. 23.750 m² Geschossfläche vorgesehen.

Im Ergebnis der Abwägung verfolgt der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nach wie vor das Ziel, den Siegerentwurf aus dem städtebaulichen Wettbewerb festzusetzen. Die Entwicklung der Planung entspricht den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenvertrags und ist transparent sowie im Konsens mit den relevanten Fachbehörden erfolgt. Im Ergebnis der Abwägung wird kein Erfordernis gesehen, die Planung zu ändern oder einen erneuten städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zur näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Bürger*innen der Meinung sind, dass hier ein städtebauliches Konzept festgesetzt werden soll, das dem Ort nicht gerecht wird.

Ergänzend wird auf folgende Cluster verwiesen:

- C48_GF/GFZ-Höhe
- C50_Gebäudehöhen
- C61_Beeinträchtigung_Denkmäler
- C62_Ortsbild_Sichtachsen

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C29_Einbindung

Thema: Städtebauliche Einbindung in die Umgebung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass sich der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ städtebaulich nicht in die Umgebung einbinden würde. Das Vorhaben hätte keinerlei Bezug zur Lage im Stadtraum, zur vorhandenen Bebauung, den Gebäudehöhen und den vorhandenen Nutzungen. Die geplanten Baukörper wären Fremdkörper in der Umgebung. Es solle maximal eine kleinteilige und niedrige Bebauung zugelassen werden.

Abwägung

Die Einbindung eines neuen Quartiers ist nicht unbedingt gleichzusetzen mit einer Angleichung an vorhandene städtebauliche Strukturen und Nutzungen. Es geht darum, die Bedeutung des Standorts im Kontext vorhandener Strukturen herauszuarbeiten, um eine sinnvolle Ergänzung und Weiterentwicklung zu ermöglichen.

Für die ‚Urbane Mitte‘ bedeutet das, dass auf einer verlärmten Gewerbebrache ein urbanes Quartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen soll, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas „Herausragendes“ gestaltet werden soll.

Das Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ ist Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird das Planungsrecht für den südlichen Teil des städtebaulichen Konzepts mit Turm 6 (49 m Höhe) und Turm 7 (25 m Höhe) geschaffen. Die Gebäudehöhen im Umfeld werden berücksichtigt, aber nicht in Form einer Angleichung der Gebäudehöhen im Plangebiet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll sich städtebaulich von der Umgebung abheben. Die Bebauung ragt hervor und soll für die Öffentlichkeit erlebbar und nutzbar sein. Die Türme werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Die ‚Urbane Mitte‘ stellt eine Ergänzung der vorhandenen Wohn- und Mischgebietsstrukturen dar. An einem wichtigen ÖPNV-Knotenpunkt mit vielen Fahrgästen wird im Sinne einer nutzungsgemischten Stadt der kurzen Wege ein Arbeits- und Versorgungsstandort in Ergänzung von unterschiedlichen Angeboten (Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote, kulturelle Nutzungen) in den unteren Geschossen ausgebildet.

Für die Nutzenden, die Anwohnerschaft und Besucher*innen des Parks wird das Quartier durchlässig gestaltet, damit es nicht zu einer Insel wird, sondern sich insbesondere in der Funktion eines wichtigen ÖPNV-Kreuzungs- und Umsteigepunktes in die Umgebung einbindet, erkennbar und gut erreichbar ist.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dabei das in einem Wettbewerb entwickelte städtebauliche Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ in diesem Teilplangebiet zu sichern und umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C30_Versiegelung_Verdichtung

Thema: Bauliche Verdichtung und Versiegelung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine zusätzliche bauliche Verdichtung und Versiegelung von Flächen festgesetzt werden würde, die abgelehnt wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Bezirk wäre bereits sehr verdichtet.
- Zunächst sollten leerstehende Bestandsgebäude genutzt werden.
- Alternative Standorte werden als geeigneter angesehen, z.B. der Stadtrand oder der Rand des Tempelhofer Feldes.
- Es wird abgelehnt, dass weitere Flächen versiegelt werden. Die Stadt brauche Grünflächen und unversiegelte Flächen.
- Die Versiegelung der Böden hätte zahlreiche Auswirkungen auf das Ökosystem in diesem Areal.
- Die Verdichtung und Versiegelung wäre nicht nachhaltig und klimaschädlich.

Abwägung

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Bei dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Standort, der durch jahrzehntelange gewerbliche Nutzung gestört ist. Die Flächen, die sich im Plangebiet unversiegelt darstellen, wurden erst im Rahmen der Baufeldfreimachung 2014/2015 beräumt. Die innerstädtische Konversionsfläche wird als ein gut erschlossener Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar gemacht. Mit der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C31_Nutzungskonzept

Thema: Nutzungskonzept und -mischung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrundeliegende Nutzungskonzept nicht bedarfs- und standortgerecht wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Eine reine Büro- bzw. gewerbliche Nutzung wird aufgrund des derzeitigen Bedarfs in Frage gestellt. Stattdessen wäre der Bedarf an Wohnraum und Grünflächen evident.
- Die gesamte Planung sei dahingehend zu untersuchen, ob Büro- und Dienstleistungsnutzungen zwingend erreicht werden können oder Beherbergungsbetriebe erwünscht sind.
- In Berlin sei ein steigender Leerstand bei Hotels, Gastronomiebetrieben und Büroräumen festzustellen. Damit wäre die Planung nicht mehr zeitgemäß.
- Büros, Tanz- und Vergnügungsstätten und Bars werden abgelehnt.

- Es würde kein weiteres Einkaufszentrum gebraucht werden. Der Potsdamer Platz mit den Arkaden würde die Einkaufsmöglichkeiten im Nahbereich bereits abdecken.
- Es fehle an individuellem Einzelhandel mit erschwinglichen Gewerbemieten, kreativer, einladender Gastronomie.
- Gastronomie und Gewerbe würden wegen hoher Mieten aus den üblichen Ketten bestehen, wie man sie mittlerweile aus jeder Fußgängerzone kennen würde.
- Die Einbindung von sozialen Einrichtungen wäre übersehen worden.
- Es würde mehr Freiraum für Kultur benötigt werden.
- Die geplante Fahrradwerkstatt sei überflüssig, da es bereits eine Fahrradwerkstatt in den Neubauten am südlichen Parkrand sowie eine in den geplanten Holzhochhäusern geben soll.
- In den Erdgeschossen sollten Räume für die Nutzung durch Parkbesucher und die Nachbarschaft zum Einkehren vorgesehen werden.
- Eine rein gewerbliche Nutzungsstruktur würde der Idee der „Kreuzberger Mischung“ widersprechen.
- Es wird sich eine breit gefächerte Nutzungsmischung gewünscht. Ein monofunktionales Büronutzungsgebiet würde nicht dem Leitbild der „nutzungs-gemischten Stadt“ entsprechen.
- Das Fehlen einer Nutzungsmischung könnte zum Scheitern der Quartiersbelebung führen.
- Es wurden keinerlei Festsetzungen zur horizontalen oder vertikalen Gliederung gemacht, da keine Untersuchungen zum Büroflächenbedarf, Sport- und Freizeiteinrichtungsbedarf vorliegen.

Abwägung

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan. Als Art der baulichen Nutzung werden in den beiden Baugebieten Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) wurde für dieses Baufeld eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Die ‚Urbane Mitte‘ ist nie als Wohnstandort vorgesehen worden und dafür überwiegend auch nicht geeignet. Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers.

Auch wenn der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan bereits 2015 gefasst wurde, wird nach wie vor ein Bedarf an Büroflächen, Hotelbetten sowie einem ergänzenden Nutzungsmix aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangeboten sowie kulturellen Nutzungen gesehen. Zentral gelegene Büroarbeitsplätze decken Bedarfe von Unternehmen und Arbeitnehmern, ebenso wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen die Bedarfe von unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen decken. Ein Einkaufszentrum ist kein Inhalt des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

In der BauNVO wird definiert, welche Nutzungen in Kerngebieten zulässig sind und ausnahmsweise zugelassen werden können. Der Nutzungskatalog wird im Bebauungsplan über ergänzende Festsetzungen leicht modifiziert. Bestimmte Nutzungen werden ausgeschlossen oder sind nur ausnahmsweise zulässig, insgesamt soll hier aber ein breites Nutzungsspektrum zulässig sein. Dazu gehören in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auch Anlagen für kirchliche, kulturelle,

soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke. Zum Masterplan ‚Urbane Mitte‘ gehört ein unverbindliches Nutzungskonzept. Das konkrete Nutzungskonzept wird in späteren Planungsphasen entwickelt und kann innerhalb des Spielraums der Festsetzungen an aktuelle Erfordernisse angepasst werden.

Auch wenn danach im Plangebiet die Büronutzung überwiegen soll, so sind in den publikumswirksamen unteren Geschossen der Bürogebäude vielfältige Nutzungen vorgesehen, die zu einer feinkörnigen Mischung und Belebung des Quartiers beitragen sollen. Unter Berücksichtigung des Umfelds bildet die ‚Urbane Mitte‘ als vorrangiger Arbeitsschwerpunkt einen fehlenden Baustein in einer grobkörnigen Mischung mit bisher vorrangig Wohnungsneubauten. Hier wird das Ziel der 15-Minuten-Stadt weiterverfolgt. Ergänzt wird die Nutzung durch die Frequenzen aus dem nahegelegenen Umsteigepunkt des ÖPNV, d.h. aus dem U-Bahnhof Gleisdreieck und dem geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit kerngebietstypischen Nutzungen, allerdings unter Einschränkung des zulässigen Einzelhandels an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Die Stellungnahmen zur Festsetzung der Kerngebiete sowie zu einigen einzelnen Nutzungen werden in gesonderten Clustern abgewogen:

- C41_Kerngebiet
- C42_Büromarkt_Büroflächen
- C43_Forderung_Wohnen
- C44_Einzelhandel
- C45_Vergnügungsstätten

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C32_Unbelebt

Thema: Nutzungskonzept - unbelebtes Quartier

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass auf Grundlage des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Quartier entwickelt wird, dass sich nach Büroschluss und am Wochenende nicht urban, sondern unbelebt präsentieren würde. Die Vorstellung wird als beängstigend empfunden, insbesondere als Nutzerin des ÖPNV. Es solle Wohnen zugelassen werden, um das Quartier ständig zu beleben.

Abwägung

Es ist ein Planungsziel, dass die ‚Urbane Mitte Süd‘ auch außerhalb der Bürozeiten belebt ist. Das wurde in der Projektplanung berücksichtigt. In den beiden unteren Geschossen, insbesondere im Erdgeschoss, ist eine kleinteilige urbane Nutzungsmischung (Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk, Gastronomie, Sport- und Freizeitangebote sowie kulturelle Nutzungen) vorgesehen. Im Sockelbau soll auch eine Sport-/ Mehrzweckhalle entstehen. Hier ist ein Sportschwerpunkt geplant, es können aber ebenso andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-)Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt, um eine flexible Anpassung an sich ändernde Bedarfe zu ermöglichen.

Die Zielgruppen sind die Berufstätigen in den Büros vor Ort, Anwohnende, Parkbesuchende, ÖPNV-Nutzende und auch Tourist*innen. Durch die angestrebte Nutzungsvielfalt wird auch eine dauerhafte Belebung und damit ein für die Nutzenden sicheres Quartier geschaffen.

Frequenzen ergeben sich außerdem

- aus der Einbindung in das nahe Umfeld
- aus dem ÖPNV-Knotenpunkt, der noch weiter ausgebaut wird (S21/ S-Bahnhof Gleisdreieck)
- aus dem öffentlichen Fuß- und Radweg von der Trebbiner Straße zum Radfernweg
- von dem angrenzenden Radfernweg / Verbindungsweg zwischen West- und Ostpark
- aus Veranstaltungen in der südlichen Halle der STATION Berlin
- aus dem Ostpark: dem südlich angrenzenden Café im Stellwerk, dem Generalszug und der Skaterbahn

Wohnen ist in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht vorgesehen und wird im Bebauungsplan bis auf ausnahmsweise zulässige Betriebswohnungen ausgeschlossen, da hier überwiegend keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet sind, siehe C43_Forderung_Wohnen.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit kerngebietstypischen Nutzungen, allerdings unter Einschränkung des zulässigen Einzelhandels, an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C33_alternatives_Konzept

Thema: Städtebauliches und Nutzungskonzept – alternative Vorschläge

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte städtebauliche und Nutzungskonzept vollständig oder in Teilen abgelehnt wird und es werden Änderungen, Ergänzungen und Alternativen zum Städtebau und zur Nutzung vorgeschlagen. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Gebäudehöhen sollten anders über das Baugrundstück verteilt werden.
- Die Hochhäuser könnten höher, aber dafür schlanker ausgeführt werden.
- Turm 7 sollte nicht höher als zwei Stockwerke über der Höhe des Stellwerks sein, damit der Park und der Bahnhof trotz der Neubauten weiter zur Geltung kommen.
- Das Bauvorhaben sollte um mindestens 30 % kleiner werden.
- „Alles kleiner, überschaubarer, gemütlicher, eben typisch Berlin.“
- Das Baufeld sollte für die Entwicklung und Erprobung neuer Formen der Stadtarchitektur genutzt werden.
- Es werden bezahlbares Wohnen, Flächenentwicklung durch städtische Bauprojekte bzw. von staatlichen Baugenossenschaften gefordert.

- Es werden Flächen für lokales Gewerbe und Handwerksbetriebe gefordert.
- Es werden Einrichtungen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke (Kultureinrichtungen, gemeinnützige Begegnungsräume, Nachbarschaftsprojekte, bewohnerorientierte Nutzungen (Kiezkultur), Gemeinschaftsflächen und Freizeiteinrichtungen) gewünscht.
- Das Plangebiet sollte nicht bebaut, sondern es sollten Grün- und unbebaute Erholungsflächen sowie Möglichkeiten für Urban Gardening geschaffen werden.

Abwägung

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ stellt das Planungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg dar. Für die Fläche, auf der die ‚Urbane Mitte‘ entstehen soll, wurden bereits mit dem Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) die Planungsziele festgelegt (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 42 ff, Kapitel „Entwicklung der Planungsüberlegungen“). Dabei ist zu beachten, dass nur durch Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck mit der Deutschen Bahn die Realisierung des Parks am Gleisdreieck möglich wurde.

Die Entwicklung der Ziele zur Konversion des ehemaligen Güterbahngeländes im Gesamtareal Gleisdreieck, die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn um die Freistellung und Übertragung sowie die vertraglichen Regelungen werden unter C26_Gesamtentwicklung dargestellt. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ wurden die Ziele des städtebaulichen Rahmenvertrags im Werkstattverfahren und einem städtebaulichen Wettbewerb weiter ausgeführt und konkretisiert.

Für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wurde in einem langjährigen Prozess das mit dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorliegende Konzept entwickelt.

Die Vorschläge der Bürger*innen zu den Änderungen, Ergänzungen und Alternativen zum Städtebau und zur Nutzung werden zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt.

Für die Nutzungsvarianten besteht an diesem Standort entweder kein Bedarf (Bedarf an Grün- und Freiflächen ist hier gedeckt), der Standort ist nicht geeignet (Wohnnutzung, s. C43_Forderung_Wohnen) oder es gibt andere geeignetere Standorte (gemeinnützige Begegnungsräume, Nachbarschaftsprojekte, bewohnerorientierte Nutzungen, Gemeinschaftsflächen sollten in Wohngebiete integriert sein).

Die Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zum städtebaulichen Entwurf werden als Ideen und Anregungen zur Kenntnis genommen. Zum Vorschlag, hier Flächen für die Entwicklung und Erprobung neuer Formen der Stadtarchitektur einzurichten, ist auf den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb hinzuweisen. Damit hat sich die Projektträgerin offen gegenüber neuen Formen der Stadtarchitektur gezeigt.

Im Ergebnis der Abwägung ist kein Vorschlag, insbesondere unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen zur Entwicklung der Liegenschaft, gegenüber dem verfolgten Planungskonzept so überlegen, dass eine der benannten Entwicklungsalternativen dem bisherigen Planungsziel vorzuziehen wäre. Es besteht kein Erfordernis, von dem breit abgestimmten und auch immer wieder politisch bestätigten Konzept abzuweichen. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C34_zusätzlicher_Verkehr

Thema: Verkehrskonzept / -gutachten – Verkehrsprognose und Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs unzureichend ermittelt worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Verkehrsprognose / Plan-Nullfall

Die Verkehrsprognose hätte folgende Punkte nicht berücksichtigt:

1. Die umfangreiche angrenzende, teils mittlerweile fertiggestellte oder geplante Bebauung mit ihrem Verkehrsaufkommen.
2. Der im Zuge der Corona-Pandemie angestiegenen Onlinehandel und die zugenommene Paketlogistik hätten das Verkehrsaufkommen in der Luckenwalder Straße und am Tempelhofer Ufer erhöht.
3. Das verkehrliche Gutachten basiert auf veralteten Grundlagen und ist unvollständig. Durch die Anlage von „Pop-up Lanes“ am Tempelhofer Ufer haben sich die für den künftigen Kfz-Verkehr verfügbaren Spuren um 33 % reduziert. Durch diese erhebliche Veränderung sind alle Aussagen zur verkehrlichen Belastung auf dieser Straße hinfällig und neu zu erarbeiten.

Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

- Der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Verkehr würde zu einer Überlastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur führen.
- Die infrastrukturellen Folgeprobleme der Verdichtung, wie zusätzliche Verkehre bewältigt werden sollen, wären nicht bedacht worden.
- Das Verkehrsvolumen auf den Straßen rund um den Park am Gleisdreieck stößt bereits jetzt an seine Grenzen. Durch die geplante hohe Bebauung werden zusätzliche Verkehre (fließend als auch stehend) induziert und die Mobilitäts- und Verkehrsinfrastrukturen würden stark überlastet werden.
- Es wird ein zusätzliches Verkehrschaos in der Schöneberger Straße, Luckenwalder Straße und Trebbiner Straße erwartet, insbesondere an den Tagen, an denen Veranstaltungen in der STATION stattfinden.
- Es stellt sich die Frage, wie der Berufsverkehr durch die Potsdamer Straße und die Möckernstraße fließen soll. Schon heute staut sich hier täglich der Verkehr.
- Das Problem der Zufahrt wäre ohne die Einrichtung umfangreicher Verkehrswege kaum zu lösen. Die Straße am Landwehrkanal ist bereits überlastet und die Schöneparkerstraße kann nicht ausgebaut werden, ohne Fußgänger- und Radverkehr einzuschränken. (Hinweis: im Plangebiet und Umfeld existiert keine Schöneparkerstraße)

Emissionen des erhöhten Verkehrsaufkommens

- Das zu erwartende Verkehrsaufkommen führe gleichzeitig zu weiteren Belastungen wie Emissionen, Lärm und Gedränge. Für die heutigen ökologischen Probleme wäre das Aufkommen nicht mehr zu rechtfertigen.

Abwägung

Verkehrsprognose / Plan-Nullfall

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten (Stand: 27.03.2019) erstellt. Im Verkehrsgutachten wird zwischen dem Plan-Nullfall (Prognose 2030) und dem Planfall unterschieden, der dem durch das Vorhaben ausgelösten Verkehr entspricht. Für die Beurteilung im Bebauungsplanverfahren ist nur der zusätzliche Verkehr relevant, der durch das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ ausgelöst wird.

Zu 1.

Im Verkehrsgutachten für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (Stand 27.03.2019) wird als Plan-Nullfall die mit der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmte Prognose 2030 verwandt. Darin sind auch andere Vorhaben berücksichtigt.

Zu 2.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das DHL-Depot in der Luckenwalder Straße wird nicht durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verursacht. Es sind keine Änderungen im Verkehrsgutachten erforderlich.

Zu 3. Einfluss von Pop-Up-Lanes auf das bisherige gutachterliche Ergebnis

- a. Mit Beginn des 1. Quartals 2020 wurde nördlich des Landwehrkanals entlang des Halleschen Ufers zwischen Hallesches Tor und Köthener Straße temporär ein geschützter Radfahrstreifen („Pop-Up-Lane“) eingerichtet. Die Radverkehrsanlage wird derzeit als dauerhafte Maßnahme umgesetzt. Zudem wurde im 2. Quartal 2020 südlich des Landwehrkanals (u.a. entlang des Schöneberger Ufers) ebenfalls ein temporärer Radfahrstreifen eingerichtet. Die dauerhafte Umsetzung befindet sich derzeit ebenfalls im Bau.
- b. Die „Pop-Up-Lanes“ und die dauerhaften geschützten Radfahrstreifen entlang des Landwehrkanals betreffen zum Teil die für das Vorhaben maßgebenden Knotenpunkte. Sie reduzieren dort die Fahrstreifenanzahl für den Kfz-Verkehr und haben grundsätzlich einen Einfluss auf die Kapazität der Knotenpunkte.
- c. Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchung waren die entfallenden durchgehenden Fahrstreifen auf dem Halleschen Ufer zum Teil dem Busverkehr vorbehalten (Bussonderfahrstreifen mit Freigabe für Radverkehr und Taxi). Auf weiteren Abschnitten dient der rechte Fahrstreifen (außerhalb der Hauptverkehrszeiten) dem ruhenden Verkehr. Die Fahrstreifen standen somit bereits im Bestand nicht (jederzeit) dem fließenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.
- d. Die entfallenden (durchgehenden) Fahrstreifen auf dem Schöneberger Ufer/ Tempelhofer Ufer dienten im Bestand zum Teil dem ruhenden Verkehr. Zudem wurden sie bereits durch Radfahrende genutzt, da im Seitenraum keine Radverkehrsanlagen vorhanden waren. Die Fahrstreifen standen somit bereits im Bestand nicht (vollständig) dem fließenden Kfz-Verkehr zur Verfügung.
- e. Der überwiegende Kfz-Verkehr (und auch der Radverkehr) verkehrt an den betreffenden Knotenpunkten im Geradeausverkehr entlang der Uferstraßen. Die hintereinanderliegenden Knotenpunkte einer Fahrtrichtung sind für den Kfz-Verkehr koordiniert („Grüne Welle“). Eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl (und ggf. eine Erhöhung des Radverkehrsaufkommens) hat auf diese übergeordneten Verkehrsströme somit keinen maßgebenden Einfluss. Es kann lediglich zu zusätzlichen Beeinträchtigungen durch rechts abbiegende Fahrzeuge kommen. Diese Einschränkungen werden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) und die zuständigen Verwaltungen des Bezirks im Sinne der Förderung des Umweltverbunds akzeptiert.
- f. Das im Verkehrsgutachten mit Stand vom 27.03.2019 unterstellte Kfz-Verkehrsaufkommen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist im Vergleich zum bestehenden Aufkommen entlang der übergeordneten Straßen sehr gering. Auch nach der Neuaufteilung des Straßenraums durch die geschützten Radfahrstreifen wird der übergeordnete Verkehr durch das Vorhaben nicht maßgeblich beeinflusst (vgl. Verkehrsgutachten vom 27.03.2019, Kapitel 6.5.1). Die im Fachgutachten ermittelten zu erwartenden Einschränkungen für einzelne untergeordnete Ströme (durch das Gesamtvorhaben ‚Urbane

Mitte') werden durch die Radverkehrsanlagen entlang der Uferstraßen nicht beeinflusst (vgl. Verkehrsgutachten vom 27.03.2019, Kapitel 6.5.2). Die empfohlenen Maßnahmen zur Überprüfung der Signalsteuerung an den betreffenden Knotenpunkten bleiben weiterhin gültig.

- g. Es wird davon ausgegangen, dass die Signalsteuerungen der betreffenden Knotenpunkte im Zuge der dauerhaften Einrichtung der Radverkehrsanlagen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) bzw. den Bezirk überarbeitet werden bzw. dies auf Grundlage einer entsprechenden Aufgabenstellung in Auftrag gegeben wird. Zum Zeitpunkt der Überarbeitung sind den beteiligten Behörden die unterstellten Verkehrsmengen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (und auch den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) bekannt. Es ist davon auszugehen, dass sie bei der Planung berücksichtigt werden.
- h. Entsprechend angepasste verkehrstechnische Unterlagen (VTU) liegen den Verkehrsgutachtenden nicht vor. Für die Knotenpunkte Schöneberger Ufer – Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Straße (LSA 07096 und 07097) wurden die verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) aktualisiert (Stand: Mai 2020, Inbetriebnahme: 15.09.2020). Die Popup-Radwege oder dauerhaften Radanlagen sind hier aber noch nicht berücksichtigt (Stand: 04.02.2021). Eine erneute Prüfung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung auf Grundlage dieser verkehrstechnischen Unterlagen (VTU) ist daher – insbesondere wegen des geringen zusätzlich unterstellten Verkehrs der Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ – zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht zielführend. Die Verkehrsqualität wird durch die übergeordneten Maßnahmen sowie den bestehenden Verkehr beeinflusst. Das Aufkommen durch die ‚Urbane Mitte Süd‘ hat hierauf keinen maßgebenden Einfluss. Für die weiteren Knotenpunkte wurden bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Aktualisierungen vorgenommen.
- i. Durch die Herstellung der Radverkehrsanlagen in unmittelbarer Nähe des Umfelds kann davon ausgegangen werden, dass die Erschließung des Gebiets mit dem Fahrrad gegenüber den im Fachgutachten getroffenen Annahmen noch zunehmen wird. Entsprechend wird unterstellt, dass sich der MIV-Anteil weiter reduzieren wird.

Unter Berücksichtigung neuer Regelwerke und der Anmerkungen in den Stellungnahmen wurde das Verkehrsgutachten aktualisiert und liegt unter dem Titel „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain Kreuzberg“ mit Stand vom 03.08.2021 vor. Die planbedingte Verkehrsprognose hat sich nicht geändert.

Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz

Im Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung für das gesamte Vorhaben wird festgestellt, dass in den Spitzenstunden in den maßgebenden übergeordneten Verkehrsströmen sowohl im Bestand als auch im Planfall ein stabiler Verkehrszustand gewährleistet wird. Das bedeutet, dass der zusätzliche Quell- und Zielverkehr, der durch das Plangebiet zu erwarten ist, mit den vorhandenen Verkehrsanlagen bzw. der Verkehrssteuerung bewältigt werden kann. Der zusätzlich entstehende Verkehr ist im Verhältnis zum Bestand gering, sodass die zukünftige Verkehrsqualität weiterhin durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt wird.

Das Verkehrsgutachten wurde mehrfach mit der dafür zuständigen Senatsverwaltung abgestimmt.

Emissionen des erhöhten Verkehrsaufkommens

Die Emissionen des zusätzlichen Verkehrs hängen zum einen vom Umfang und zum anderen vom Verkehrsmittel ab, z.B. einem Pkw mit einem Verbrennungsmotor oder mit Elektroantrieb. Es wurde bereits ausgeführt, dass der zusätzlich entstehende Verkehr im Verhältnis zum Bestand gering ist. Auch eine Aussage über zukünftige Verkehrsmittel kann nicht getroffen werden. Eine pauschale Betrachtung ist von daher nicht möglich.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt weiterhin das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:**Fachgutachten**

- Aktualisierung des Verkehrsgutachtens
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C35_gesicherte_Erschließung

Thema: Verkehrskonzept - Verkehrliche Erschließung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verschiedene Themen der verkehrlichen Erschließung unzureichend planerisch behandelt werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Privatstraße

- Die Festsetzung einer Privatstraße würde den Anforderungen der gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB nicht gerecht werden.
- Die Privatstraße würde für den zu erwartenden Fahrzeugverkehr nicht ausreichen. Die Sackgassensituation schaffe eine „unerträgliche“ Verkehrssituation. Im Falle eines Unfalls wäre der einzige Zugang versperrt.
- Die Verlängerung der Trebbiner Straße solle nur in kleinem Umfang umgesetzt werden und die Zufahrt über diese Straße nur in Ausnahmefällen möglich sein.
- Es wird gefragt, wo die Straßen hinsollen, die die Gewerbe an den Verkehr anschließen.
- In der Privatstraße wäre eine geschützte Radweganbindung vorzusehen, weshalb die Einteilung der Straßenverkehrsfläche zwingend Gegenstand der Festsetzungen sein müsse.
- Die Breite der Fußwegzuführung von 2,50 m Breite wäre nicht ausreichend.

Stellplätze

- Es wird gefragt, wo die Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ parken sollen.
- Die vorgesehenen Stellplätze würden nicht ausreichen. Die Berechnungen zum Stellplatzbedarf für Kfz wären unrealistisch und würden als willkürlich angesehen werden.
- Der Bau einer Tiefgarage wird abgelehnt. Stattdessen solle der Pkw-Verkehr reduziert und die Fahrradinfrastruktur verbessert werden.
- Auch bei einem autofreien Quartier sollen barrierefreie Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden.

Feuerwehrwege

- Es wären nicht alle notwendigen Rettungswege zur dauerhaften und gesetzlich gebotenen Sicherung der Nutzenden vorgesehen.
- Mit nur einer Stichstraße als Zufahrt und den fehlenden Rettungswegen würden die geforderten Sicherheitsstandards nicht erfüllt werden.

Ver- und Entsorgung

- Der Lieferverkehr für die gewerblichen Nutzungen müsse sichergestellt werden.
- Der zunehmende Lieferverkehr würde die Lebens- und Aufenthaltsqualität einschränken. Deshalb sollten die oberirdischen Flächen zwischen den zukünftigen Gebäuden möglichst freigehalten und es sollte eine unterirdische Anlieferung der Gebäude geplant werden.

Fuß- und Radverkehr

- Die lokalen Verkehrswege für Radfahrende und zu Fuß Gehende wären zu stärken, bevor eine weitere Bebauung am Gleisdreieck geplant wird.

Park am Gleisdreieck

- Der Park würde zur Rangierfläche für Zulieferung, Müllsammlung und Müllabfuhr degradiert.
- Einige Gebäude wären abgeschnitten von der Straßenanbindung. Es wird gefragt, ob die Anbindung dann doch zusätzliche Grünfläche kosten würde.

Abwägung

Privatstraße

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die öffentliche Erschließung der Baugebiete (Kerngebiete MK 6 und MK 7) durch den Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße gesichert. Der Anschluss erfolgt über die Verlängerung der Trebbiner Straße als Privatstraße mit dem Charakter einer Mischverkehrsfläche. Im Plangebiet liegen - bis auf diese Privatstraße - keine weiteren Straßenflächen. Die Privatstraße dient der verkehrlichen Erschließung für die Anliegenden der Nutzungen in den Kerngebieten MK 6 und MK 7, insbesondere als Zufahrt zur Tiefgarage, für die Ver- und Entsorgung sowie für die Feuerwehr. Gleichzeitig können hier Leitungen für die technische Erschließung der beiden Kerngebiete verlegt werden. Die Privatstraße soll auch für den öffentlichen Fußgänger- und Radverkehr nutzbar sein.

Der Ausweisung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan liegt ein Straßenentwurf zugrunde, die von einem Verkehrsplanenden unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens erstellt und mit dem zuständigen Fachamt des Bezirks abgestimmt wurde.

Das Straßenprofil beinhaltet von Westen nach Osten einen 2,5 m breiten Gehweg und eine 6,0 m breite Fahrbahn. Die Fahrbahnbreite von 6,0 m für den fließenden Kfz-Verkehr ist vorgesehen, um den Begegnungsfall Pkw-Lkw zu gewährleisten. Gleichzeitig sind die 6,0 m Breite erforderlich, um hier die noch planfestzustellende Zu- und Abfahrt zum/ vom Rettungsplatz Süd zu integrieren, für die der Begegnungsfall Feuerwehr-Feuerwehr zu gewährleisten ist. Der zu erwartende Radverkehr wird gemeinsam mit dem fließenden Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Mit Blick auf das zu erwartende, eher geringe Verkehrsaufkommen wird damit ausreichend Bewegungs- und Sicherheitsraum für die gleichzeitige Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs sichergestellt.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche wird nur in Ausnahmefällen festgesetzt. In diesem Fall besteht kein Erfordernis, insofern als kein Ausnahmefall greift und eine solche Einteilung bereits im Bebauungsplanverfahren weder üblich ist noch als erforderlich erachtet wird. Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin, den Ausbau der Privatstraße gemäß dem vorliegenden Konzept (Vorplanung) zur Gestaltung der verlängerten Trebbiner Straße umzusetzen. Dabei trägt die Projektträgerin die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht für die Privatstraße (vgl. dazu Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 175, 206).

Tiefgarage / Ruhender Verkehr / Stellplätze

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein. Dazu werden die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße direkt in die geplante Tiefgarage geleitet. Hier sollen die Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ parken.

Im Verkehrsgutachten wird der Stellplatzbedarf für die geplanten Nutzungen auf Grundlage der dort dargestellten fachlichen Methodik ermittelt. Warum die Berechnung von einer Bürgerin als willkürlich angesehen wird, ist nicht erkennbar und wird nicht ausgeführt. Insgesamt sind die Meinungen zum Thema Stellplätze geteilt: Zum einen wird unterstellt, dass der tatsächliche Stellplatzbedarf deutlich größer wäre, zum anderen wird in Hinblick eine angestrebte Mobilitätswende gefordert, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ so wenig Stellplatzangebote für Pkw wie möglich zu machen. Dabei ist zu beachten, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan ist. Im Bebauungsplan wird gesichert, dass der Bedarf an Stellplätzen, der im Verkehrsgutachten ermittelt wurde, auch im Plangebiet gedeckt werden kann. Sollten sich bei Realisierung des Vorhabens die Rahmenbedingungen geändert haben und weniger Stellplätze benötigt werden, kann das Stellplatzangebot reduziert werden.

Zu beachten ist, dass die Kerngebiete MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage erhalten sollen und das Kerngebiet MK 7 zur Gewährleistung der oberirdischen Autofreiheit über die gemeinsame Tiefgarage erschlossen wird. Zur Sicherung der Erschließung des Kerngebiets MK 7 verpflichtet sich die Projektträgerin im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan,

- in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 eine gemeinsame Tiefgarage zu errichten; die Aufnahme der Nutzung in den oberirdischen Baukörpern ist erst nach vollständiger Fertigstellung der gemeinsamen Tiefgarage sowie der Fertigstellung der Privatstraße zulässig
- die Tiefgarage und ihre Durchfahrbarkeit in gesamter Länge, insbesondere die Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das MK 7, dauerhaft aufrechtzuhalten, um die öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 sicherzustellen; Verpflichtung zur Wiederherstellung der Tiefgarage bei Untergang

Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ebenso,

- die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen

Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Dazu wird auch die Fahrradinfrastruktur ausgebaut.

Feuerwehrwege

Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde gemeinsam mit einem Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz ein Konzept zum Nachweis der erforderlichen Flächen für die Feuerwehr erstellt. Beurteilungsgrundlagen waren die Bauordnung für Berlin und die Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Der Sachverständige hat die Bewertung in einen Brandschutznachweis zusammengefasst.

In der Schlussbetrachtung heißt es: *„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen Die Planung wurde ergänzend der zuständigen Brandschutzdienststelle (Berliner Feuerwehr, Direktion West – vorbeugender Brandschutz) vorgestellt, wobei seitens der Feuerwehr keine Einwände geäußert wurden.“*

Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden.

Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.

Die Führung von Rettungsfahrzeugen auf dem eigenen Grundstück ist grundsätzlich möglich und kein Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplan.

Ver- und Entsorgung

Die Erschließung der Baugebiete erfolgt über die geplante Privatstraße, das gilt auch für den Verkehr zur Ver- und Entsorgung. Ergänzend wurde bereits ein erstes Konzept zur Ver- und Entsorgung erarbeitet. Die Inhalte werden in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 173-174 dargestellt.

Es ist ein städtebauliches Ziel, den "öffentlichen" Raum der 'Urbanen Mitte' möglichst frei von Fahrten des motorisierten Verkehrs zu halten. Um Konflikte mit dem Fuß- bzw. Radverkehr weitestgehend zu reduzieren, soll der Ver-/ Entsorgungsverkehr lediglich das Kerngebiet MK 6 im nördlichen Bereich auf einer vorgegebenen Trasse befahren und auf einem ausgewiesenen Anlieferplatz / Stellplatz für Abfallsammelfahrzeuge am Turm 6 (MK 6) für einen eingeschränkten Zeitraum halten.

Das im Rahmen der Bebauungsplanung erstellte Ver- und Entsorgungskonzept dient zum Nachweis der Machbarkeit einer Ver- und Entsorgung mit geringen Nutzungsüberlagerungen. Die Umsetzung eines Konzeptes in dieser Form ist Ziel der Projektträgerin. Eine Festsetzung erscheint im Sinne planerischer Zurückhaltung als entbehrlich. Die Konkretisierung des Konzepts erfolgt im Rahmen der weiteren Projektentwicklung.

Fuß- und Radverkehr

Es wurde geprüft, dass der Rad- und Fußverkehr der 'Urbanen Mitte Süd' über das bestehende Rad- und Fußwegenetz und seine geplante Erweiterung abgewickelt werden kann. Aufgrund der allgemeinen Zunahme des Radverkehrs wird die vorhandene Infrastruktur im Umfeld laufend ausgebaut, siehe auch C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb.

Park am Gleisdreieck

Flächen des Parks am Gleisdreieck sind kein Bestandteil des Plangebiets. Der Park ist nicht vom Erschließungsverkehr oder dem Ver- und Entsorgungsverkehr der 'Urbanen Mitte Süd' betroffen.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt weiterhin das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Verkehrsgutachtens
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C36_ÖPNV-Erschließung

Thema: Verkehrskonzept - Erschließung mit dem ÖPNV

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die ÖPNV-Erschließung der Baugebiete (noch) nicht gut sei. Es wird gefordert, dass alle geplanten ÖPNV-Zugänge (U2-Südeingang und Zugänge zur S-Bahnlinie S21) in Betrieb wären, bevor die Nutzung in den geplanten Neubauten aufgenommen wird.

Abwägung

Die Anbindung an das schienengebundene ÖPNV-Netz ist grundsätzlich gut. In direkter Nachbarschaft, im nördlich anschließenden Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord), liegt der U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die U-Bahnlinien U1/U3 und U2 kreuzen. Der U-Bahnhof Gleisdreieck weist heute lediglich einen Zugang im Norden an der Luckenwalder Straße auf. Damit das Plangebiet gemäß Nahverkehrsplan Berlin als vom ÖPNV erschlossen gilt, wird die Ergänzung eines zusätzlichen U-Bahnzugangs am Südeinde des Bahnhofs angestrebt. Ein entsprechender Prozess wurde eingeleitet. Die Zuständigkeit liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK). Auch ohne diesen weiteren Zugang wird der Erschließungsstandard und der maßgebliche Toleranzwert für den Abstand zur nächstgelegenen Haltestelle für das Kerngebiet MK 6 eingehalten und für das Kerngebiet MK 7 nur unwesentlich überschritten.

Die Zugänge zum geplanten S-Bahnhof Gleisdreieck werden mit dem Bau der S-Bahnstrecke realisiert. Die Inbetriebnahme des 3. Bauabschnitts der S-Bahnlinie S21 ist für das Jahr 2037 vorgesehen. Der S-Bahnhof Gleisdreieck ist für die ÖPNV-Erschließung des Plangebiets zwar wünschenswert, aber nicht erforderlich.

Der Forderung, dass alle geplanten Zugänge zum U- und zum S-Bahnhof Gleisdreieck in Betrieb sind, bevor die Nutzung in den geplanten Neubauten aufgenommen werden darf, wird aus den genannten Gründen der Nichtzuständigkeit des Plangebers nicht nachgekommen. Die Planung für den zusätzlichen U-Bahnzugang wurde angeschoben.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C37_Fuß-/Radverkehr_innerhalb

Thema: Verkehrskonzept - Fuß- und Radverkehr | innerhalb des Plangebiets

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Belange des Fuß- und Radverkehrs unzureichend berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wird sich nicht mit dem Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auseinandergesetzt (durch kompakte Bauweise wird ausweichen zunehmend erschwert).

- Es würden Flächen für zu Fuß Gehende benötigt.
- Der Fußgängerverkehr würde nur unzureichend berücksichtigt. Die Breite des Fußwegs von 2,50 m Breite wäre nicht ausreichend.
- Fahrradinfrastruktur muss vor allem zum Schutz der zu Fuß Gehenden besser ausgebaut werden.
- In der Erschließungsstraße solle eine geschützte Radwegeanbindung vorgesehen werden. Eine Einteilung der Straßenverkehrsfläche solle daher zwingend Gegenstand der Festsetzungen werden.
- Die Fahrradwege seien zu breit. Dadurch würde schnelles und rücksichtsloses Fahren gefördert werden.

Fahrradabstellplätze

- Das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) sei nicht mehr zutreffend. Im Gutachten selbst würde darauf hingewiesen werden, dass der Radverkehrsanteil in den kommenden Jahren wahrscheinlich steigen wird und von daher die Kapazitätsermittlung der Fahrradabstellplätze anzupassen sei.
- Die Anzahl an geplanten Fahrradstellplätzen sei unzureichend und sollte deutlich erhöht werden.
- Ein Teil der Fahrradstellplätze sollte im Erdgeschoss der Gebäude untergebracht werden.

Abwägung

Das Quartier ‚Urbane Mitte‘ und damit die ‚Urbane Mitte Süd‘ sollen weitgehend autofrei gestaltet werden. Vorrang haben zu Fuß Gehende und Radfahrende. Ihre Belange werden umfassend berücksichtigt.

Im Plangebiet erfolgt die Erschließung der Baugebiete für Radfahrende und zu Fuß Gehende über die geplante Privatstraße in Verlängerung der Trebbiner Straße. Hier ist ein 2,50 m breiter Gehweg vorgesehen. Die Radfahrenden können auf der 6 m breiten Fahrbahn geführt werden. Dieses Straßenprofil wurde vom Verkehrsplanenden konzipiert und mit dem zuständigen Fachamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Die Erschließungsbelange sind vollumfänglich berücksichtigt. Die Projektträgerin hat sich im städtebaulichen Vertrag zum Bau der Privatstraße entsprechend dieser Vorplanung verpflichtet. Der Forderung, die Einteilung der Straßenverkehrsfläche zum Gegenstand einer Festsetzung zu machen, wird nicht nachgekommen, insofern als dies weder üblich ist, noch als erforderlich erachtet wird.

Die Privatstraße soll auch dem öffentlichen Rad- und Fußverkehr dienen. Über die Straße und einem anschließenden kombinierten Rad-/ Fußweg wird eine neue Fuß- und Radwegeverbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße durch das Quartier ‚Urbane Mitte Süd‘ zum westlich angrenzenden Radfernweg geschaffen. Das dient zur Verfeinerung des Rad- und Fußwegenetzes im Stadtteil und zur zusätzlichen Erschließung des Parks am Gleisdreieck.

Das Quartier der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll außerdem offen gestaltet werden. Zu Fuß Gehende sollen die Möglichkeit erhalten, das Quartier auch unabhängig vom festgesetzten „Gehrecht für die Öffentlichkeit“ zu nutzen, so dass das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden reduziert wird.

Fahrradabstellplätze

Im „Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" “ (Stand: 27.03.2019) wurde der Stellplatzbedarf für den Radverkehr auf Grundlage der Flächenverteilung (Geschossfläche) nach Kerngebieten und den jeweiligen Nutzungen nach den Richtzahlen der Anlage 2 zur AV Stellplätze von 2007 abgeschätzt.

Am 15.07.2020 sind neue AV Stellplätze in Kraft getreten, die am 16.06.2021 erneut aktualisiert wurden. In den Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) wird u. a. geregelt, wie viele Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung.

Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 neu abgeschätzt. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022). Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen-UVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt.

Unter 2.4 der AV Stellplätze von 2020 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparker (z.B. für Mitarbeiter der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Überschlägig sind in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 gemeinsam ca. 36 Fahrradstellplätze in den Abstellräumen unterzubringen. Anlagen für Kurzzeitparker wie Kunden der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen, sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein.

Da im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021 bzw. in der ergänzenden gesonderten gutachterlichen Stellungnahme vom 19.09.2022 die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze neu abgeschätzt wurde, ist es nicht erforderlich, auch das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) diesbezüglich zu aktualisieren. Die Ermittlung des Fahrradstellplatzbedarfs erfolgt im Verkehrsgutachten, nicht im Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr.

Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradabstellplätzen im Plangebiet angeboten werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung wird eine Festsetzung als entbehrlich angesehen.

Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradabstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

Im Ergebnis der Abwägung sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Belange der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden umfassend berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Verkehrsgutachtens zur AV Stellplätze und der Abschätzung zu den erforderlichen Fahrradabstellplätzen
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Redaktionelle Änderung der Ausführungen zur AV Stellplätze auf die Fassung vom 16.06.2021

C38_Fuß-/Radverkehr_außerhalb

Thema: Fuß- und Radverkehr - außerhalb des Plangebiets

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld nur unzureichend berücksichtigt wurde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Gutachten Fuß- und Radverkehr (2017)

- Das Ergebnis der Verkehrszählung für zu Fuß Gehende und Radfahrende wäre nicht mehr aktuell, nicht repräsentativ und daher die tatsächliche Frequenz bei der Berechnung zur Zunahme der Frequentierung nur unzureichend berücksichtigt.

2. Radfernweg / Verbindung Westpark-Ostpark

- Der Verbindungsweg zwischen Westpark und Ostpark, vor allem an der Engstelle nördlich des ehemaligen Stellwerks, müsse verbreitert werden.
- Die zunehmende Frequenz würde die Querung (West-/Ostrichtung) des Radfernwegs erschweren, insbesondere nördlich und südlich des Sonnendecks.

3. Rad- und Fußverkehr im Park am Gleisdreieck

- Die Wege und Verkehrsflächen wären bereits heute deutlich übernutzt und es käme häufig zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Radfahrende im Park wären oft rücksichtslos unterwegs. Eine weitere Zunahme an Radverkehr verkrafte der Park nicht.
- Es werden eine Trennung von Fuß- und Radwegen oder verkehrsberuhigende Maßnahmen gewünscht.
- Es wird eine neue Verbindung zwischen Kreuzberg und Schöneberg als Überbrückung der Fernbahn gewünscht, wenn nicht in der Achse des Generalzugs, dann etwas weiter nördlich, um trotzdem noch einen Anschluss an die Bülowstraße herzustellen.

4. Äußere Erschließung / Brücke Landwehrkanal

- Es wird die Überbrückung des Landwehrkanals einschließlich der uferbegleitenden Straßen gewünscht.

Abwägung

Zu 1. Gutachten Fuß- und Radverkehr

Als Ergänzung zum Verkehrsgutachten wurde zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) ein Konzept Fuß- und Radverkehr mit Stand 02/2017 erstellt. Auch wenn die Bedeutung des Fuß- und Radverkehrs in den letzten Jahren noch zugenommen hat, ist das Fachgutachten in seinen relevanten Grundaussagen für das Bebauungsplanverfahren noch ausreichend aktuell. Die Empfehlungen zur Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sind in die Planung eingeflossen, soweit sie für das Plangebiet relevant sind. Die meisten Empfehlungen beziehen sich allerdings auf den Radfernweg und Fahrradstellflächen am ÖPNV-Kreuzungspunkt im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Da im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 03.08.2021 u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 neu abgeschätzt wurde, ist es nicht erforderlich, das Fachgutachten für Fuß- und Radverkehr (Stand 2017) diesbezüglich zu aktualisieren. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022) (vgl. C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb).

Zu 2. Radfernweg / Verbindung Westpark-Ostpark

Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ kann es auf dem Radfernweg (Fuß- und Radweg) zu einer Frequenzerhöhung kommen. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Entlastung und Ergänzung des Rad- und Fußwegenetzes eine neue Verbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße zum Radfernweg festgesetzt. Außerdem sollen sich zu Fuß Gehende frei in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bewegen können und damit den Verbindungsweg zwischen dem West- und Ostpark entlasten. Im Übrigen ist mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Nord‘ im Plangebiet eine Verbreiterung des Radfernwegs vorgesehen. Das wird Bestandteil der Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) sein.

Aufgrund der geringen Frequenzzunahme werden sich die bestehenden Konflikte in den Bereichen der Wegequerungen nur unwesentlich ändern. Grundsätzlich gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer.

Zu 3. Rad- und Fußverkehr im Park am Gleisdreieck

Die bestehenden Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden im Park am Gleisdreieck sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Für den Park ist das Land Berlin bzw. die Grün Berlin GmbH als landeseigenes Unternehmen und nicht der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zuständig. Grundsätzlich gilt das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer. Durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Frequenz nur unwesentlich zunehmen. Außerdem sind entlastende Maßnahmen geplant (Wegeverbreiterung, Netzergänzung, Nutzbarkeit der Freiflächen für zu Fuß Gehende).

Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.

Zu 4. Äußere Erschließung / Brücke Landwehrkanal

Die Überbrückung des Landwehrkanals ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis der Abwägung sind im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr sowie auf die dazugehörige Infrastruktur im Umfeld umfassend berücksichtigt. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C39_Mobilitätswende

Thema: Mobilitätswende

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zwar der Ausbau des ÖPNV befürwortet werden würde, aber andere Ziele der Mobilitätswende nur unzureichend berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Das Projekt verstärke vorhandene Verkehrsprobleme (Überlastung der Straßeninfrastruktur, Abgas- und Feinstaubbelastung) noch. Das erhöhte Verkehrsaufkommen sei bei den heutigen ökologischen Problemen nicht mehr zu rechtfertigen.
- Seit geraumer Zeit versuche der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg den Autoverkehr zu minimieren, um den CO₂-Ausstoß zu minimieren. Es wäre anzunehmen, dass mit der neuen Bebauung der Autoverkehr zunehmen werde.
- Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung sollte der PKW-Verkehr im Gebiet reduziert werden. U.a. deshalb würde der Bau einer Tiefgarage abgelehnt werden, da dies dem „autofreien“ Quartier widersprechen würde.
- Die hohen Baukosten für die Tiefgarage sollten besser in Vorhaben für Verkehrsmittel des Umweltverbundes investiert werden.
- Die Fahrradinfrastruktur sollte ausgebaut werden, es sollten mehr Fahrradstellplätze eingeplant und Parkplätze durch Fahrradkeller ersetzt werden.
- Das Gebiet könne mit öffentlichen Ladesäulen für Elektromobilität (Auto u. Fahrrad) ausgestattet werden.

Abwägung

Die Ziele der Mobilitätswende finden sich im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) wieder, der am 02.03.2021 vom Berliner Senat als strategischer, verkehrspolitischer Handlungsrahmen für den Zeitraum bis 2030 beschlossen wurde.

Darin werden Visionen für den Stadtverkehr der Zukunft entwickelt und in konkrete Ziele umgewandelt. Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit sowie fahrrad- und fußgängerfreundliche Mobilität erhalten einen höheren Stellenwert, die Dominanz des Pkw soll abnehmen. Busse, Bahnen, Fahrräder und auch der Verkehr zu Fuß sollten Berlin stärker prägen und so lebenswerter machen. Der Anteil des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, Busse und Bahnen) an allen zurückgelegten Wegen soll von heute 74 Prozent auf 82 Prozent im Jahr 2030 ansteigen. Dies soll zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs geschehen.

Diese Ziele werden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bzw. die ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Folgende Ziele des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) werden insbesondere aufgenommen:

Stärkung des Umweltverbunds aus Fuß-, Radverkehr und ÖPNV. Erhöhung des Modal Split Ziels für den Umweltverbund

- Der Mobilitätsschwerpunkt wird in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr gelegt. Das ÖPNV-Angebot sowie das Rad- und Fußwegenetz werden ausgebaut. Als einzige Straße wird eine Privatstraße zur Anbindung an das öffentliche Straßennetz festgesetzt, die nur dem Anliegerverkehr sowie dem (auch öffentlichen) Rad- und Fußverkehr dient.

Stärkung der Inter- und Multimodalität und der geteilten Nutzung von Fahrzeugen mit dem Ziel eines deutlich reduzierten MIV-Anteils am Verkehr

- Es ist ein Ziel des Projekts ‚Urbane Mitte Süd‘ in diesem Segment Angebote zu schaffen und in dem Projekt zu verankern. Das ist aber kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Verbesserung der urbanen Infrastruktur inklusive attraktiver und sicherer Wege für den Fuß- und Radverkehr, Schaffung autofreier Kieze

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll (bis auf Fahrten für die Ver- und Entsorgung) oberirdisch autofrei sein. Ergänzend wird über die Trebbiner Straße eine neue sichere und attraktive Verbindung für Radfahrende und zu Fuß Gehende geschaffen. Außerdem soll das Quartier für zu Fuß Gehende überall durchlässig sein.

Gewinnung der Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Aufenthaltsqualität

- Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Da das Quartier oberirdisch autofrei geplant ist, werden die Stellplätze unterirdisch angeboten. Der Bau einer Tiefgarage schafft oberirdisch Raum zur attraktiven Gestaltung der Freiflächen. Sollte der Bau der Tiefgarage zum Zeitpunkt der geplanten Umsetzung aufgrund geänderter Anforderungen nicht erforderlich sein, kann bei der baulichen Umsetzung die Grundfläche der Untergeschosse kleiner gewählt werden, so dass z.B. der Footprint der Obergeschosse nicht überschritten wird.

Investitionen in die Zukunft des Schienenpersonennahverkehrs zur Förderung der Mobilität in der Metropolregion mit neuen S- und U-Bahnen

- Zur Förderung der Mobilität befindet sich in direkter Nähe die S-Bahnstrecke S21 in Planung, die am U-Bahnhof Gleisdreieck ebenfalls einen Bahnhof erhalten soll, der als wichtiger Umsteigebahnhof zur U-Bahn ausgebildet werden soll. Diese Maßnahme ist kein Gegenstand der Projektplanung, ist aber in das Projekt ‚Urbane Mitte‘ eingebettet. Die Verantwortung dafür liegt bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Sen-UMVK).

Förderung der Stadt der kurzen Wege (Verbesserung der Nutzungsmischung: Nähe Arbeiten/ Wohnen, ortsnahe Einkaufsgelegenheiten und soziale Einrichtungen etc.).

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Teil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Während im Umfeld ansonsten schwerpunktmäßig neue Wohnquartiere entwickelt wurden, sollen in der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ im Sinne einer Stadt der kurzen Wege Arbeitsplätze geschaffen und die Nahversorgung gesichert werden.

Autoarme Gestaltung neuer Stadtquartiere

- Der Standort der ‚Urbanen Mitte‘ / ‚Urbanen Mitte Süd‘ ist aufgrund seiner Lage an einem wichtigen ÖPNV-Knoten, der noch ergänzt und ausgebaut wird, prädestiniert für die Anlage eines autoarmen Quartiers. Dieses Ziel wird im Konzept verfolgt und kann ggf. durch die spätere Reduzierung der angebotenen Stellplätze noch weiter untersetzt werden. Gleichzeitig birgt die Reduzierung von Stellplatzangeboten auf dem Grundstück aber (zurzeit noch) die Gefahr, dass das Problem verlagert wird, d.h. dass öffentliche Stellplätze im Umfeld genutzt werden.
- Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegenden werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – durch textliche Festsetzung ausreichend gesichert.

Herstellung von Barrierefreiheit

- Die ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt die Anforderungen an die Barrierefreiheit. Sämtliche Erschließungswege sind barrierefrei zugänglich. Die Projektträgerin hat sich im städtebaulichen Vertrag auch verpflichtet, die erforderliche Anzahl an Stellplätzen für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende (gemäß § 49 Abs. 1 S 1 BauO Bln und 1.1 der AV Stellplätze) auf dem Grundstück anzubieten.

Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum

- Es ist vorgesehen, in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Ladesäulen für Elektromobilität (Elektroautos, -fahrräder und -roller) anzubieten. Das ist jedoch kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Zur Verkehrsprognose und zum Einfluss auf die Verkehrsqualität im anliegenden Straßennetz siehe C34_zusätzlicher_Verkehr.

Zum Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze siehe C37_Fuß-/Radverkehr_innenhalb.

Fazit:

Städtebauliches Konzept / Masterplan

Der Masterplan wird zu folgendem Thema ergänzt:

- Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit
 - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)
- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zur Mobilitätswende
- Ergänzung des Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“

Städtebaulicher Vertrag

- Ergänzung einer Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

C40_FNP_Entwickelbarkeit

Thema: Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan Berlin

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht aus dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP) entwickelbar sei, wie es in § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB vorgeschrieben ist. Es wird insbesondere angezweifelt, dass ein Kerngebiet mit einer GFZ von 3,5 im Bebauungsplan aus einer Mischfläche 2 im FNP entwickelbar wäre. Es wird auch angezweifelt, dass die damit einhergehende Einschränkung der Wohnnutzung vertretbar wäre.

Abwägung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden.

In § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB heißt es: „*Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln.*“ Grundlage zur Beurteilung sind die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP)“ vom 20. Juli 2021. Der Flächennutzungsplan Berlin stellt das Plangebiet als gemischte Baufläche M2 dar. In den AV FNP 2021 wird erläutert, dass Bauflächen dann als gemischte Bauflächen M2 dargestellt sind, wenn eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) mit einer mittleren Nutzungsintensität und -dichte vorgesehen ist.

Gemäß Entwicklungsrahmen des Flächennutzungsplans Berlin kann aus der gemischten Baufläche M2 als Regelfall ein Kerngebiet entwickelt werden (vgl. AV FNP 2021, Abb. A). Daraus wird schon deutlich, dass in einer gemischten Baufläche nicht grundsätzlich eine Mischung unter Beteiligung von Wohnen vorgesehen ist. Ziel ist die Mischung unterschiedlicher Nutzungen wie z.B. auch Gewerbe, Handel und Dienstleistungen.

Für M2-Flächen ist die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der BauNVO überlassen. Maßgeblich ist die Beurteilung der örtlichen Situation im Hinblick auf die jeweils angestrebte städtebauliche Ordnung. Die Konformität der Festsetzungen zum Maß der baulichen Dichte mit § 17 BauNVO wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf den Seiten 133 sowie auf den Seiten 135-141 dargestellt.

Es wird klargestellt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ damit aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar ist.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung des Rechtsbezugs auf die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP)“ vom 20. Juli 2021.

C41_Kerngebiet

Thema: Nutzungsausweisung als Kerngebiet

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die Baugebiete im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ als Kerngebiete festgesetzt werden sollen, was kritisch gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Ausweisung als Kerngebiet sei unbegründet.
- Die Umgebung sei bislang nicht kerngebietstypisch.
- Die Ausweisung als Kerngebiet sei für eine Büronutzung nicht erforderlich.
- Die Ausweisung als Kerngebiet erfolge nur wegen der damit verbundenen hohen Grundstücksausnutzung.
- Es wird gefragt, was ein Kerngebiet sei.

Abwägung

Im Bebauungsplan können Baugebiete gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt werden. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. In der BauNVO ist geregelt, welche Nutzungen in einem Kerngebiet zulässig sind und ausnahmsweise zugelassen werden können. Ein Kerngebiet dient danach vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Zulässig sind unter anderem insbesondere Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes sowie sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete festgesetzt werden.

Die Festsetzung von Kerngebieten im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entspricht der Stadtentwicklungsplanung, dem Flächennutzungsplan, dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005), dem Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ und liegt im weiten Ermessen des Plangebers.

- Stadtentwicklungsplanung: Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“, siehe C07_Stadtentwicklungsplanungen.
- Flächennutzungsplan: Die Kerngebiete sind aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar, siehe C40_FNP_Entwickelbarkeit.
- Städtebaulicher Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005): Bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden, siehe C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.
- Umgebung: Es ist unklar, was mit der Aussage „die Umgebung sei nicht kerngebietstypisch“ gemeint ist. Die Umgebung ist für die Ausweisung eines neuen Kerngebiets nur insoweit relevant, dass Nutzungskonflikte vermieden werden sollen. Das Plangebiet, das an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV liegt, ist ein geeigneter Standort für ein Kerngebiet.
- Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ / ‚Urbane Mitte Süd‘: Im Bebauungsplan wird als städtebauliches Ziel die Mischung von unterschiedlichen Funktionen und verschiedenen Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt, siehe C31_Nutzungskonzept. Wohnen ist aus unterschiedlichen Gründen kein Planungsziel, siehe C43_Forderung_Wohnen. Zur Umsetzung der Ziele sollen im Plangebiet Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt werden. Das Kerngebiet entspricht der gewünschten Gebietscharakteristik.
- Weites Ermessen des Plangebers: Die Festsetzung von Kerngebieten ist eine planerische Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und es liegt im weiten Ermessen des Plangebers, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Die Festsetzung wurde ergänzend durch politische Beschlüsse wiederholt legitimiert.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C42_Büromarkt_Büroflächen

Thema: Nutzungskonzept – Büromarkt und geplante Büroflächen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in einem großen Umfang Büroflächen vorgesehen werden, für die kein Bedarf gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Büroraum sei völlig überrepräsentiert.
- Es hätte schon vor der Corona-Pandemie keinen Bedarf an Büroflächen gegeben.
- Die Corona-Pandemie hat zu einem hohen Anteil an Homeoffice geführt und damit würde der Bedarf noch weiter sinken.

- Die Begründung zum Bebauungsplan erörtert an keiner Stelle, welche langfristigen Auswirkungen das verstärkte Arbeiten im Homeoffice auf den zukünftigen Bedarf an Büroflächen haben könnte, obwohl diese bereits zu einer Zeit verfasst wurde, in dem die Corona-Pandemie bereits seit mehreren Monaten andauerte.
- Büroraum in einem erheblichen Umfang, wie es die Planung vorsieht, würde nicht mehr benötigt werden. Damit wäre die Planung nicht mehr zeitgemäß.
- Der geringere Belegungsschlüssel für Bürokonzepte deutet auf die zunehmende Flexibilisierung der Arbeit hin und mündet in einem geringeren zukünftigen Flächenbedarf.
- Der Anteil an Büroflächen solle reduziert oder aufgegeben werden.
- Der bisher prognostizierte Bedarf an Büroflächen würde nicht mehr der Realität entsprechen, da die aktuellen Perspektiven für den Büroimmobilienmarkt unberücksichtigt bleiben.
- Es bedürfe einer Büroflächenbedarfsanalyse, die aktuelle Gegebenheiten berücksichtigt.
- Es fehle an einem unabhängigen Gutachten zur Büroflächennachfrage im Allgemeinen und im Besonderen an diesem Ort und zu den zu erwartenden Vermietungspreisen.
- Es gäbe einen hohen Leerstand an Büroflächen in Berlin / leerstehende Bürogebäude.
- Es wird gefragt, ob alle vorhandenen Immobilien, in welchen gewerblich vermietet wird, in die Planung einbezogen worden wären.
- Ein Leerstandsmelder, wie es ihn in anderen europäischen Großstädten gibt, würde den enormen Leerstand an gewerblichen Flächen in Berlin aufzeigen.
- Es würde ein Leerstand der Bürobauten im Projekt oder in anderen Teilen der Stadt drohen.
- Es wird gefragt, ob die geplanten Bürobauten aus der Perspektive einer langfristigen Wirtschaftlichkeit opportun sein können.
- Aufgrund des Verschmelzens von Wohnen und Arbeiten bedürfe es neuer Gebäudetypologien, weg von homogenen Bürokomplexen.
- Die hauptsächliche Schaffung von Büroräumen würde die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend mindern.

Abwägung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird als städtebauliches Ziel die Mischung von Funktionen und Nutzungen in einer urbanen Dichte verfolgt. Im Plangebiet sollen dazu Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festgesetzt werden. Dem Masterplan für die ‚Urbane Mitte‘ ist zu entnehmen, dass oberhalb der Sockelbauten ab dem 3. Geschoss der Gebäude überwiegend Büronutzungen vorgesehen sind. Das entspricht auch der übergeordneten gesamtstädtischen Planung. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“.

Es ist nicht richtig, dass Büroflächen nicht mehr benötigt werden.

Während der Corona-Pandemie hat Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten. Es ist richtig, dass darüber diskutiert wird, ob und welche Auswirkungen diese Arbeitsform nach Bewältigung der Corona-Pandemie dauerhaft auf den Büromarkt haben wird. Dazu gibt es verschiedene Prognosen. Eine belastbare Aussage für die Entwicklung nach Corona gibt es allerdings nicht und kann es zurzeit auch nicht geben.

Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ‚Urbanen Mitte‘ bzw. ‚Urbanen Mitte Süd‘ zukünftig um einen sehr gut an den ÖPNV angeschlossenen sowie zugleich zentralen Standort in der Stadt handeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für solche Büroflächen, die gut angebunden innerhalb des S-Bahn Rings Berlin liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Der inzwischen hohe Anteil von Homeoffice wird an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts ändern.

Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenStadtWohn, nunmehr SenSBW) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021

von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen:

- Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von rd. 3 %.
- Die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme pro Beschäftigten beträgt etwa 25 m². Bei einem jährlichen Zuwachs von 20.000 Beschäftigten ergibt dies einen rechnerischen Flächenbedarf von 500.000 m².
- 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.
- Die Effekte von Homeoffice auf die Büroflächennachfrage sind schwer zu prognostizieren. Das theoretische Potenzial von Homeoffice wird je nach Branche auf 20-30 % geschätzt (zzgl. des bestehenden Anteils von Homeoffice).

Grundsätzlich lässt sich eine ambivalente Entwicklung feststellen: Einerseits ist zu beobachten, dass flexible Arbeitsmodelle (z.B. Desk-Sharing und Homeoffice) von Arbeitgebenden verstärkt umgesetzt werden, andererseits ergibt sich derzeit ein erhöhter Flächenbedarf in Büroräumen selbst aufgrund von Hygiene- und Abstandsanforderungen. Vor diesem Hintergrund werden für die Nutzung von Großraumbüros neue Flächenkonzepte benötigt.

Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin. Dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil an Büroflächen wird daher als angemessen angesehen.

Durch die Nähe von Wohnstandorten wird dem Ziel der Nutzungsmischung im Sinne einer Zusammenführung von Wohnen und Arbeiten Rechnung getragen. Zum Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe auch C31_Nutzungskonzept. Zur Abwägung der Forderung nach Wohnungen siehe C43_Forderung_Wohnen.

Es ist nicht nachvollziehbar und wird auch nicht ausgeführt, wie die Realisierung der Büroflächen die Lebensqualität von tausenden Menschen in der Gegend mindern soll. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, fachgutachterlich untersucht und in die Abwägung einbezogen.

Im Ergebnis überwiegt das Ziel der Realisierung eines urbanen Stadtquartiers mit überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen an einem wichtigen Knotenpunkt des ÖPNV. Der Anteil an Büroflächen wird weder aufgegeben noch reduziert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C43_Forderung_Wohnen

Thema: Nutzungskonzept – Kritik am Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Wohnnutzung vorgesehen wäre, obwohl in Berlin ein hoher Bedarf an Wohnungen bestünde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht sollte die Schaffung von Wohnraum in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Vorrang haben. Die Planung wird abgelehnt, da sie keinen Wohnraum vorsieht und damit dem vorherrschenden Bedarf nicht gerecht werden würde.
- Angesichts des wachsenden Wohnungsbedarfs in Berlin und des Mangels an bezahlbarem Wohnraum sollte unter einer Nutzungsmischung mehr Fläche für Wohnraum und weniger Fläche für Büros vorgesehen werden. Insbesondere in den innerstädtischen Bezirken würden bezahlbare (Miet-)Wohnungen benötigt werden.
- Die Begründung zum Ausschluss einer Wohnnutzung wäre weder ausreichend noch nachvollziehbar.
- Der Ausschluss von Wohnen erscheine angesichts benachbarter Wohnnutzungen, die einer mindestens ebenso hohen Lärmbelastung ausgesetzt ist, wenig überzeugend.
- Es sollte auf die Ausweisung eines Kerngebietes verzichtet werden, sofern Wohnungen aus Sicht des Lärmschutzes möglich sind. Mittlerweile gäbe es viele Wohnungen am Park, die auch vom U-Bahn Lärm betroffen wären.
- In der Begründung würde behauptet werden, dass die schalltechnische Untersuchung den weitest gehenden Ausschluss von Wohnnutzung empfiehlt. Das Schallgutachten würde eine mögliche Wohnnutzung aber überhaupt nicht bewerten. Das müsse nachgeholt werden.
- Aus dem Schallgutachten ließe sich ableiten, dass an der Südostfassade von Turm 6 und an der Ostfassade von Turm 7 auf baulichen Schallschutz verzichtet werden könne. Es gäbe eine lärmabgewandte Seite, wo Wohnen möglich wäre.
- An der Ostseite von Turm 7 und eventuell auch an der Ostseite von Turm 6 sollte eine Wohnnutzung durchaus möglich und erlaubt sein.
- Das südliche Baufeld bietet eine lärmabgewandte Seite, wo problemlose Wohnen möglich wäre. Damit würde der Forderung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) zur Berücksichtigung des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ entsprochen werden.
- Angesichts der Wohnungsnot und moderner Schallschutztechnik müsse eine Wohnbebauung auch entlang der Hochbahn oberste Priorität bekommen.
- Anstelle eines Kerngebietes sollte ein Urbanes Gebiet ausgewiesen werden, um Wohnen ohne Festlegung des Nutzungsverhältnisses zu ermöglichen.

Abwägung

Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42).

Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden.

Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet.

Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch im Rahmen der zuletzt abgegebenen Stellungnahme keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet.

In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt.

Verkehrslärm

Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten:

- Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade
- Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade
- Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade

Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen.

Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden.

Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten:

- Turm 6: Nordostfassade

Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt.

Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre uneingeschränkt möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt.

Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend.

Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III 3.1.1.6 „Wohnungen“ der Begründung zum Bebauungsplan verwiesen.

Gewerbelärm

Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden.

Freizeitlärm

Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK).

Zusammengefasst

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich:

- Turm 6: Südostfassade
- Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
- Sockelbau: Ostfassade

Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet.

Der Untersuchungsumfang in der schalltechnischen Untersuchung ist der Aufgabenstellung angemessen, ein ergänzender Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar. In der schalltechnischen Untersuchung wurde das Kapitel „Hinweise zu möglichen Wohnnutzungen in den geplanten Gebäuden“ ergänzt.

Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet.

Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden soll. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Ergänzung der Schalltechnischen Untersuchung um Hinweise zu möglichen Wohnnutzungen in den geplanten Gebäuden
 - Das ergänzte Gutachten liegt vor: „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ (Stand: 02.11.2022)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zum Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten

C44_Einzelhandel

Thema: Nutzungskonzept – Zulässigkeit von Einzelhandelsflächen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Einzelhandelsflächen vorgesehen wären, deren Zulässigkeit kritisch gesehen wird. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es würde keine Nachfrage für die zulässigen 1.000 m² Verkaufsfläche bestehen.
- In der Umgebung wäre der Bedarf an Einzelhandelsangeboten gedeckt. Die bestehenden Flächen sind nicht vollständig vermietet.
- Die Nachfrage würde weiter sinken, weil stationärer Handel und Einzelhandel an Bedeutung verlieren.
- Es wäre keine ausreichende Fläche für einen großflächigen Supermarkt (Nahversorgung) vorgesehen.
- Es würde an individuellem Einzelhandel fehlen.

Abwägung

Für die ‚Urbane Mitte‘ wurden mehrere aufeinander aufbauende Einzelhandelsgutachten erstellt, zum einen um die verträgliche Größe an Einzelhandelsflächen an diesem Standort zu ermitteln und zum anderen um ein inhaltliches Konzept für die Einzelhandelsflächen aber auch für die übrigen publikumswirksamen Angebote in den unteren Geschossen der Gebäude zu entwickeln. Abschließend wurden die Auswirkungen des Einzelhandelskonzepts auf die bestehenden Zentren untersucht. Aktuell liegen als Fachgutachten das „Konkretisiertes Nutzungskonzept / Einzelhandelsgutachten 2A, Urbane Mitte Berlin“ vom 14.09.2018 und die „Wirkungsanalyse Konkretisiertes Nutzungskonzept, Urbane Mitte Berlin“ vom 18.12.2018 vor. Diese beziehen sich auf den Einzelhandel im Bereich des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde.

Kerngebiete dienen vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Einzelhandelsbetriebe prägen maßgeblich die allgemeine Zweckbestimmung des Kerngebiets. Unter Berücksichtigung einer angestrebten Verträglichkeit der geplanten Einzelhandelsnutzungen mit der bestehenden Zentrenstruktur im Umfeld soll die Zulässigkeit der Einzelhandelsbetriebe in der ‚Urbanen Mitte‘ trotzdem beschränkt werden.

Im Einzelhandelsgutachten werden der Bedarf und das Konzept dargestellt.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist keine Shopping-Mall vorgesehen, Einzelhandel ist nur im eingeschränkten Umfang zulässig. Insgesamt verpflichtet sich die Projektträgerin dazu, im Gebiet beider Bebauungspläne nicht mehr als 5.000 m² Verkaufsfläche insgesamt zu schaffen. Dies wurde von der dafür zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als verträglich erachtet. Da im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Anteil von 20 % der geplanten Geschossfläche liegt, sollen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans 20 % der insgesamt zulässigen 5.000 m² Verkaufsfläche, also 1.000 m² Verkaufsfläche, zulässig sein. Im Städtebaulichen Vertrag wird die zulässige Verkaufsfläche im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ daher auf 1.000 m² beschränkt und ist durch Baulast zu sichern. So wird auch der Kerngebietscharakter gewahrt.

Über Festsetzungen wird geregelt, dass Einzelhandel nur im ersten Vollgeschoss der Gebäude zulässig und großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen ist. Großflächiger Einzelhandel soll sich im Umfeld des S- und U-Bahnhofs Gleisdreieck und damit im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) konzentrieren.

Bezogen auf die gesamte ‚Urbane Mitte‘ ist der Einzelhandel ein Bestandteil eines Gesamtkonzepts für die publikumswirksamen unteren Geschosse der Gebäude und trägt zur Ausgestaltung eines belebten Quartiers mit hoher Aufenthaltsqualität im Außenraum und einer vielfältigen Verknüpfung mit anderen Angeboten bei. Der Einzelhandel soll nicht ausschließlich auf die Versorgungsfunktion ausgerichtet sein, sondern auch zu einer Nutzungsdurchmischung und Vitalisierung des gesamten Quartiers beitragen. Insbesondere die Erdgeschosszonen, aber auch die 1. Obergeschosse, sollen aus einem Mix aus Sport, Gesundheit, Freizeit, Kunst, Kultur, Bildung, einzelhandelsnahen Dienstleistungen, Gastronomie, Handwerk und Einzelhandel bestückt werden. Neben dieser Funktionsdurchmischung steht die Versorgungsfunktion im Mittelpunkt des Angebotsmix. So soll in der ‚Urbanen Mitte Nord‘ eine qualitätsvolle Grundversorgung durch einen Lebensmittelsupermarkt und einen Drogeriewarenanbieter gewährleistet werden. Ergänzend werden regionale und saisonale Lebensmittel in der Markthalle (Bahnviadukt vom U-Bahnhof Gleisdreieck) angeboten, die zu einem Alleinstellungsmerkmal der ‚Urbanen Mitte‘ in der näheren Umgebung beitragen sollen.

Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Nord“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Die zulässige Verkaufsfläche wird auf maximal 1.000 m² beschränkt, d.h. aber nicht, dass 1.000 m² realisiert werden müssen. Es soll bewusst Spielraum bestehen, die tatsächliche Belegung an aktuelle Bedarfe anzupassen.

Im Ergebnis der Abwägung wird die Zulässigkeit von Verkaufsflächen nicht weiter eingeschränkt. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter sowie dazugehörigem Einzelhandel an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C45_Vergnügungsstätten

Thema: Nutzungskonzept - Zulässigkeit von Vergnügungsstätten

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Vergnügungsstätten zulässig wären und dies kritisch gesehen wird. Teilweise werden Vergnügungsstätten grundsätzlich abgelehnt, teilweise nur eine erhöhte Anzahl an Vergnügungsstätten oder auch die Anlage großflächiger Vergnügungsstätten. Es werden negative Auswirkungen, wie die Zunahme von Kriminalität und Vandalismus, befürchtet.

Abwägung

Der Umgang mit Vergnügungsstätten wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf den Seiten 118-120 ausgeführt.

Das Plangebiet soll insgesamt einen qualitativ hochwertigen Charakter erhalten. Das ist das städtebauliche Ziel des Plangebers und gleichzeitig auch das Ziel der Projektträgerin. Da Vergnügungsstätten das Image des neuen Quartiers negativ beeinflussen können, sollen zur Sicherung des angestrebten Nutzungskonzeptes und zum Schutz der Nutzer jeden Alters, insbesondere der Kinder und Jugendlichen, die gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO allgemein zulässigen Vergnügungsstätten innerhalb der Kerngebiete nur ausnahmsweise zulässig sein. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Kerngebiete gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Mit Blick auf dort gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässige Vergnügungsstätten besagt die textliche Festsetzung Nr. 1.2, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Die Prüfung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die nur ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann.

In der Begründung wurde außerdem dargelegt, dass besondere städtebauliche Gründe vorliegen, die einen vollständigen Ausschluss bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben (Spielhallen, Einrichtungen zur Schaustellung von Personen und Bordelle sowie bordellartige Betriebe) rechtfertigt.

Es werden folgende textliche Festsetzungen getroffen:

Textliche Festsetzung 1.2:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zulässig. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Schaustellung von Personen (z.B. Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen); Einrichtungen dieser Art sind in den Kerngebieten nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Textliche Festsetzung 1.3:

In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind Bordellbetriebe und bordellartige Betriebe nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO

Unter Berücksichtigung der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten und des Ausschlusses bestimmter Unterarten von Vergnügungsstätten sowie von sonstigen Gewerbebetrieben kann ausgeschlossen werden, dass Vergnügungsstätten im unverträglichen Maß entstehen werden. Die Auswirkungen werden im konkreten bauaufsichtlichen Zulassungsverfahren jeweils geprüft.

Im Ergebnis der Abwägung wird die Zulässigkeit von Vergnügungsstätten nicht weiter eingeschränkt. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter sowie einzelnen zulässigen Vergnügungsstätten an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Zum Thema Kriminalität siehe C69_Drogen_Kriminalität.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C46_Realteilung

Thema: spätere Realteilung der Kerngebiete

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Möglichkeit einer Realteilung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 nicht ausreichend geregelt wäre.

Abwägung

Eine mögliche Realteilung zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur insoweit vorbereitet, dass durch die Festsetzungen keine Realteilung verhindert werden soll. Für den Bebauungsplan ist Grundlage, dass es sich um ein Grundstück handelt. Eine mögliche Teilung ist von daher kein Gegenstand der Planung.

Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Grundstücksteilung angestrebt werden, so hat der/die Eigentümer: in § 19 BauGB „Teilung von Grundstücken“ und § 7 BauO Bln „Teilung von Grundstücken“ zu beachten, d.h. erst dann muss z.B. eine gesicherte öffentliche Erschließung des Kerngebiets MK 7 nachgewiesen werden.

Im Ergebnis der Abwägung besteht kein Erfordernis, in den Bebauungsplan weitere Regelungen für eine mögliche Realteilung aufzunehmen.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C47_Ermittlung_GFZ

Thema: Maß der baulichen Nutzung - Ermittlung der Geschossflächenzahl

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die GFZ-Ermittlung fehlerhaft wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. In der Begründung würde ein Verwirrspiel um die Größe des Baulandes erfolgen und es gäbe zwei verschiedene Berechnungsmethoden bei der GFZ-Ermittlung.
2. SenSW II A würde die geplante Baumasse kritisch sehen, (Zitat aus Begründung: „(...) da in der Berechnung womöglich Flächen einbezogen wurden, die für eine tatsächliche Bebauung nicht zur Verfügung stehen.“
3. Die zukünftige Straßenfläche in Verlängerung der Trebbiner Straße stünde bisher im Eigentum des Landes Berlin und läge außerhalb des Gebiets des städtebaulichen Vertrags von 2005. Diese Fläche dürfe nicht bei der Ermittlung der GFZ herangezogen werden.
4. Das Bezirksamt solle bestätigen, dass nicht mehr Grundfläche für die Berechnung angesetzt worden wäre als tatsächlich bebaubar zur Verfügung stehen würde.

Abwägung

In der Begründung werden die städtebaulichen Kennziffern Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ) ermittelt. Die Ermittlungsmethodik und das Ergebnis sind ausführlich in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 127-135 dargestellt.

Zu 1.

Grundlage für die Ermittlung der GRZ und GFZ gemäß BauNVO ist die Größe des Baugrundstücks. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß § 19 Abs. 3 BauNVO ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf den Seiten 127-130 dargestellt. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche, der GRZ und der GFZ berücksichtigen die Hinweise aus der vorgezogenen Rechtsprüfung durch die dafür zuständige Senatsverwaltung, die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durchgeführt wurde. Unter Berücksichtigung relevanter Gerichtsurteile wurden für die GRZ und die GFZ eine Hauptberechnung und eine ergänzende „Worst-Case-Berechnung“ durchgeführt (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 133-135).

Zu 2.

Die zitierte Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm, nunmehr SenSBW) (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 269) wurde 2016 im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung zu dem damaligen Planungsstand abgegeben. Zu dem frühen Zeitpunkt gab es in der Begründung noch keine Ausführungen zur GRZ- und GFZ-Ermittlung. Die Anmerkungen in der Stellungnahme von 2016 wurden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde die Begründung zum Maß der baulichen Nutzung umfangreich ausgeführt. Der Bebauungsplan war seitdem noch zweimal in der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (2017 und 2018/2019). Die dafür zuständige Senatsverwaltung hatte zu den Ausführungen in den fortgeschriebenen Fassungen keine weiteren Anmerkungen.

Zu 3.

Die Fläche der Privatstraße befindet sich zum einen im Eigentum des Landes Berlin (nördlicher Abschnitt), zum anderen im Eigentum der Projektträgerin (südlicher Abschnitt). Die Eigentumsverhältnisse sind bei der Ermittlung der GFZ jedoch völlig unerheblich. In der maßgebenden Grundstücksfläche gemäß §

19 Abs. 3 BauNVO ist die Fläche der Privatstraße nicht enthalten (siehe Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020, Seite 129-130).

Zu 4.

Die Aussage ist unklar. Es wird angenommen, dass in der Stellungnahme nicht „Grundfläche“, sondern „Grundstücksfläche“ gemeint ist. Die Ermittlung der maßgebenden Grundstücksfläche wurde bereits geprüft. Der Forderung, dies erneut zu prüfen, wird nicht nachgekommen, da es keinen hinreichenden Hinweis auf einen Fehler gibt.

In der Abwägung wurden alle Kritikpunkte widerlegt. Es gibt keinen konkreten Hinweis auf einen Fehler in der GFZ-Ermittlung. Im Ergebnis wird die Berechnung nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C48_GF/GFZ-Höhe

Thema: Maß der baulichen Nutzung - Geschossfläche / Geschossflächenzahl

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eine zu hohe Geschossfläche (GF) und Geschossflächenzahl (GFZ) festgesetzt werden würde, die auch über der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbarten GFZ von 3,5 liegen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Das Maß der baulichen Nutzung würde als zu hoch angesehen werden. Es wird sich eine weniger dichte Bebauung gewünscht.
- Die Dichte von bis zu einer GFZ von 4,1 (bzw. bis zu 5,1) würde allein aus dem Wettbewerbsergebnis hergeleitet werden, nicht aus der Gebietstypik und den Begebenheiten vor Ort.
- Es würde eine Erklärung fehlen, warum über das im „Konsenskonzept“ vorgeschlagene Maß (100.000 m² BGF für Neubau) gebaut werden soll.
- Es widerspräche dem Gebot der gerechten Abwägung, wenn Gemeinden, hier die zuständigen Organe Berlins, bereits zu Beginn der Bauplanung gewisse Vorwegbindungen getroffen haben (Deal zwischen dem Land Berlin und der Deutsche-Bahn-Vermarkterin Vivico Real Estate). Jegliche derartige Vorwegbindung wäre gemäß § 1 Abs. 3 Satz 2 BauGB rechtlich unzulässig.
- Der Bebauungsplan würde eine GFZ von 4,1 (beziehungsweise je nach Berechnungsmethode auch 5,1) vorsehen, obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ von 3,5 vorsehen würde.
- Die geplanten 23.750 m² Bruttogeschossfläche würden das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel übertreffen. Es gäbe keinen Grund, hier über das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß Bebauung zuzulassen.

- Sofern die Geschossfläche von 119.000 m² aus dem Rahmenvertrag auf der Fläche mit einer GFZ von 3,5 nicht zu erreichen wäre, sollte unter der Geschossfläche von 119.000 m² geblieben werden. Die Fläche einfach beizubehalten und damit eine höhere GFZ zu genehmigen, würde den Investor unzulässig gegenüber anderen Bauherren bevorzugen.
- Aus falschen planungsrechtlichen Einschätzungen wäre eine Bebaubarkeit abgeleitet worden, die dann nur in einer hohen Dichte und insbesondere durch Hochhäuser zu realisieren war.
- Es gäbe keinen Grund das im städtebaulichen Vertrag von 2005 vorgesehene Maß zu überschreiten. Die Baumasse sollte auf das im städtebaulichen Rahmenvertrag von 2005 vorgesehene Maß reduziert werden.
- Wenn die vorgesehene vornehmliche Büronutzung nicht mehr dem aktuellen Bedarf in diesem Segment entsprechen würde, sollte auch die Bebauungsdichte angepasst werden auf das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß oder auch darunter.
- Während bei den Baufeldern Flottwellpromenade, Möckernkiez und Yorckdreieck die Baudamen und -herren freiwillig unter den im Vertrag festgelegten Möglichkeiten blieben, würden die Investoren der Urbanen Mitte versuchen, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß.
- Hinweise zur Ablehnung der baulichen Dichte würden nur „negativ abgewogen“ werden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Sen-UVK, nunmehr SenUMVK) hätte die vorgesehene GFZ von 4,1 bereits im frühzeitigen Beteiligungsverfahren abgelehnt.
- Die hohe bauliche Dichte würde zu einer Überlastung der Strukturen der umliegenden Gebiete führen.
- Alle negativen Auswirkungen, die durch die zahlreichen Gutachten beschrieben werden, würden bei einer geringeren Bebauung vermindert werden.
- Es wird sich für eine Reduzierung des Bauvolumens sowie der Gebäudehöhen auf ein ökologisch und menschlich verträgliches Maß ausgesprochen.

Abwägung

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verfolgt für seinen Geltungsbereich das gleiche Planungsziel wie auch bereits der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in diesem Bereich. Ziel des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) ist insbesondere die Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs im Zentrum Berlins. Dieses städtebauliche Ziel liegt nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) auch den beiden durch diese Teilung entstandenen Bebauungsplänen und somit auch dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zugrunde. Aus dem formulierten Ziel wird deutlich, dass hier ein verdichtetes urbanes Quartier entstehen soll. Zur städtebaulichen Betonung des Ortes sind Hochpunkte vorgesehen. Sie ermöglichen trotz offener Bauweise die Realisierung einer hohen Geschossfläche. Die städtebauliche Zielsetzung für einen Bebauungsplan liegt in alleiniger Verantwortung des Plangebers, d.h. des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.

Eine zu berücksichtigende Grundlage für den Bebauungsplan ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005). Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen erfolgt durch den städtebaulichen Rahmenvertrag keine Vorwegbindung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in Bezug auf die Bebauungsplaninhalte. Die Vertragsinhalte sind als übergeordnete städtebauliche Planung zu verstehen, die zu berücksichtigen ist. Ihre Umsetzung ist Bestandteil der Ziele für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Der Ausgang des Bebauungsplanverfahrens ist trotzdem ergebnisoffen, da erst im Verfahren die verschiedenen Belange der Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie der Öffentlichkeit abgewogen werden.

Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte, maximal zulässige absolute Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘.

Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 wird die Ermittlung der 119.000 m² GF im Kapitel „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ auf Seite 133 erläutert.

Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Auszug aus der Aufgabenstellung zum nichtoffenen 2-phasigen städtebaulichen Realisierungswettbewerb Juli 2015

„Das gesamte Wettbewerbsgebiet hat eine Größe von insgesamt 40.200m² (4,02ha). Das für Neubauten zur Verfügung stehende Areal (bebaubare Fläche) ist ca. 31.500m² (3,15ha) groß, die zur Umnutzung bestimmten Gebäude sind ca. 8.000m² groß – eine Neubebauung ist hier nicht möglich.“

(Broschüre - Nichtoffener 2-phasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Urbane Mitte am Gleisdreieck, Quartiersentwicklung in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Auslobung Juli 2015, Seite 25). Wesentliche quantitative stadtplanerische Vorgabe ist die Beplanung der bebaubaren Fläche von ca. 31.500m² mit mindestens 100.000m² bis maximal 111.000m² Neubau Geschossfläche sowie zuzüglich ca. 8.000m² Geschossfläche im Bereich der Viadukte des Bahnhofs Gleisdreieck“. (Broschüre - Nichtoffener 2-phasiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Urbane Mitte am Gleisdreieck, Quartiersentwicklung in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Auslobung Juli 2015, Seite 52).

Es ist Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern.

Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20% der gesamten Geschossfläche von 119.000 m². Die Geschossfläche entspricht damit der Vereinbarung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) und wird nicht reduziert. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) verlangt.

Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

Zu der Verteilung der Geschossfläche im Baufeld enthält der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) keine Aussagen. Der Bebauungsplan kann hier also keinen Widerspruch herstellen.

Es ist nicht bekannt, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) die geplante GFZ abgelehnt hätte. Unabhängig davon sind Bedenken, die nur am Anfang des Verfahrens in der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mitgeteilt wurden, im weiteren Verfahren ausgeräumt worden. Relevant sind die Stellungnahmen aus den letzten Beteiligungsschritten.

Der Wunsch nach einer geringeren baulichen Dichte wird zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Im Verfahren gibt es viele Belange, die gegeneinander abgewogen werden müssen. Nicht jede Kritik -wie die Ablehnung der baulichen Dichte- führt zu einer Änderung der Planung. Auch werden die Strukturen der umliegenden Gebiete nicht überlastet; die Auswirkungen der Planung, insbesondere auf den Einzelhandel und den Verkehr, wurden gutachterlich untersucht und berücksichtigen auch die Umgebung. Im Ergebnis können die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung als verträglich angesehen werden. Da keine Wohnnutzung geplant ist, ergeben sich auch keine Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur, wie Schul- und Kitaplätze.

Die Auswirkungen der Planung wurden untersucht und in die Abwägung eingestellt; es kann damit umgegangen werden, siehe insbesondere auch C59_nachhaltiges_Quartier, C42_Büromarkt_Büroflächen. Im Ergebnis können im Plangebiet gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse nachgewiesen werden. Eine Änderung der festgesetzten zulässigen Geschossfläche ist nicht erforderlich.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zur Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck

C49_§17_BauNVO

Thema: Maß der baulichen Nutzung – Überschreitung der Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO überschritten wären. Die Überschreitung würde aus stadtplanerischer Sicht und aus Sicherheitsaspekten als unverantwortlich angesehen werden. Weiterhin werden keine Gründe gesehen, die der Allgemeinheit in sozialer oder ökologischer Hinsicht nutzen. Insgesamt wären die städtebaulichen Gründe nicht ausreichend.

Abwägung

§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 werden auf Seite 135-141 die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt. Zusammengefasst ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Hinweis:

Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 der BauNVO geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern.

Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.2021 öffentlich ausgelegt worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Im Ergebnis der Abwägung wird der Kritik nicht gefolgt. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021

C50_Gebäudehöhen

Thema: Maß der baulichen Nutzung – Gebäudehöhen / Hochhäuser

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geplanten Festsetzungen zur zulässigen Höhe der baulichen Anlagen kritisch gesehen werden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Höhe der Gebäude wäre zu hoch.
- Die Planung von Hochhäusern würde abgelehnt werden.
- Die Berliner Traufhöhe (max. 22 m) würde überschritten werden.
- Die geplante Bebauung passt sich nicht an die Gebäudehöhe der Bestandsbebauung im Westen, Osten und Süden an.
- Die geplante Bebauung sollte so niedrig bleiben, dass der U-Bahnhof Gleisdreieck weiterhin sichtbar bleibt.
- Die hohen Gebäude würden die bisherige Weite des Ortes und den Park am Gleisdreieck beeinträchtigen.
- Die geplanten Gebäudehöhen sollten deutlich gemindert werden.

Abwägung

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die geplante Höhe der Gebäude abgelehnt wird.

Es ist richtig, dass mit den Festsetzungen zur zulässigen Gebäudehöhe in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die Berliner Traufhöhe überschritten wird. Es gibt allerdings im gesetzlichen Aufstellungsverfahren für einen Bebauungsplan auch kein Regularium, dass eine Überschreitung grundsätzlich untersagen würde. Genauso wenig gibt es ein Erfordernis, sich an die Bestandsbebauung in der Umgebung anzupassen, siehe auch C29_Einbindung Hier wird der Bebauungsplan aufgestellt, um entsprechende Höhen zu ermöglichen.

Das städtebauliche Konzept hat sich in einem langen Prozess entwickelt, vgl. auch C28_städtebauliches_Konzept.

Zu den Nutzungs- und Entwicklungszielen des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ wurden bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) Aussagen getroffen, vgl. auch C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele. Als städtebauliches Prinzip wird dort genannt:

- *Bauliche Betonung mit Hochpunkten um das Gleiskreuz, insbesondere entlang der zukünftigen S 21 und der Fernbahntrasse.*
- *Ergänzung des Bestandes durch Baustrukturen mit innerstädtischer Dichte.*

Nach Erwerb der Flächen führte die Projektträgerin in Zusammenarbeit mit den zuständigen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in den Jahren 2014/2015 ein öffentliches Werkstattverfahren zu den inhaltlichen Zielen auf der Fläche durch. Nach dem Werkstattverfahren fand im Jahr 2015 auf Grundlage der formulierten Ziele ein städtebaulicher Wettbewerb statt, dessen Ergebnis die Grundlage für die Bebauungsplanung bildet. Der Siegerentwurf wurde zu einem Masterplan weiterentwickelt, der wiederum die Grundlage für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bildet.

Das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ umfasst den südlichen Teil des geplanten Neubaubereichs mit den Kerngebieten MK 6 und MK 7, den darin liegenden Türmen 6 und 7 sowie der Privatstraße in Verlängerung und zum Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße. Der nördliche Turm 6 soll eine Höhe von 49 m (im städtebaulichen Konzept sind 15 Geschosse vorgesehen), der südliche Turm 7 eine Höhe von 25 m Höhe (im städtebaulichen Konzept sind 7 Geschosse vorgesehen) erhalten. Zur besseren Einbindung wurden die Gebäudehöhen in der ‚Urbanen Mitte‘ nach Süden zum Ostpark hin deutlich abgestuft.

Es ist ein bewusstes Planungsziel, dass die Bebauung in der ‚Urbane Mitte‘ den zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV betonen und sich von der umliegenden Bebauung abheben soll.

Der Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck nur von Süden einschränken, siehe auch C61_Beeinträchtigung_Denkmäler.

Es ist nicht nachvollziehbar und wird nicht ausgeführt, warum die geplanten hohen Gebäude die bisherige Weite des Ortes und den Park am Gleisdreieck beeinträchtigen sollten, siehe auch C64_Park_optische_Einengung.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Gebäudeoberkante werden nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C51_Abstandsflächen

Thema: Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Abstandsflächen gemäß Berliner Bauordnung nicht eingehalten werden würden. Das würde auch dazu führen, dass das Grundstück des Deutschen Technikmuseums durch die Verkürzung der Abstandsflächen eine erhebliche Wertminderung erfahren würde.

Abwägung

Abstandsflächen

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht alle Abstandsflächen eingehalten werden. Im Bebauungsplan erfolgt die Beurteilung der Abstandsflächen jedoch nicht gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO, da ausdrückliche Baukörperfestsetzungen getroffen werden. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“.

Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang innerhalb des Plangebiets und außerhalb des Plangebiets berücksichtigt werden.

Abstandsflächen fallen auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums

Auf das Nachbargrundstück des Deutschen Technikmuseums bezogen bedeutet das, dass gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO keine Abstandsflächen auf dieses Grundstück fallen. Dies wird so auch in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 150 ausgeführt. Die Festsetzung erfolgt auf Grundlage einer umfassenden Abwägung. Zum Grundstück des Deutschen Technikmuseums sei auf die Ausführungen in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 161 ff verwiesen.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass das Thema „Abstandsflächen“ in der Begründung umfassend dargestellt ist. Die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln werden ermittelt und in die Abwägung eingestellt. Auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums bezogen ist keine Wertminderung erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C52_Verschattung

Thema: Fachgutachten „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ und aktualisiertes Fachgutachten „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten Fachgutachten „Besonnung und Verschattung“ (Stand 22.05.2018) unzureichend wäre und die Auswirkungen nicht deutlich darstellen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Das Fachgutachten wäre nicht dazu geeignet, „den Laien der Öffentlichkeit, den Mitgliedern der BVV oder auch den Fachleuten im Stadtplanungsamt“ deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattungen führen würde. Vielmehr würde eine bewusste Fehlinformation erreicht werden. Das Ausmaß der Beeinträchtigung würde verschleiert werden.
2. Es wird eine weitreichende Verschattung der umliegenden Gebäude und Flächen durch die hohen Gebäude befürchtet.
3. Es wäre keine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des Schattenwurfs der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten vorhanden.
4. Die Schatten wären besser erkennbar, die sich hauptsächlich auf die gegenseitige Verschattung der Hochhäuser beziehen würden.
5. Es wäre keine aussagekräftige Darstellung vorhanden, wie die STATION Berlin, der Museumspark, der Ostpark und der Westpark betroffen wären.
6. Schatten in der Umgebung würden nachvollziehbar dargestellt werden, wenn sie klein wären und eher unerheblich, sonst nicht.
7. Es würde nur die Verschattung des Westparks begutachtet werden. Allerdings wären auch weitere Flächen und benachbarte Gebäude betroffen. Es fehlten:
 - die Adressen der Häuser, die verschattet werden würden,
 - die Berechnung wie viel Schatten sie abbekommen würden und
 - wie viele Sonnenstunden verbleiben würden.
8. Eine Betrachtung der Wohnungen in der Umgebung würde fehlen. Gerade dann, wenn die Besonnungsanforderungen nur knapp erfüllt werden oder bereits unterschritten sind, würde die zusätzliche Verschattung große Bedeutung haben. Wenn zahlreiche Wohnungen bereits jetzt eine unzureichende Besonnung aufweisen oder knapp an den Grenzwerten liegen, wäre eine weitere, großräumige Belastung unzulässig.
9. Auf den Seiten 7 bis 56 wären die auf die bestehende Wohnbebauung fallenden Schatten schlecht erkennbar oder nicht dargestellt.
10. Irreführend wären auch die Darstellungen zu Schattenwürfen vor Sonnenaufgang (Seite 38) und nach Sonnenuntergang (Seite 46), wo natürlich gar kein Schatten zu sehen sein könne.
11. Auf Seite 40 bis 44 (10Uhr bis 14Uhr, 21.Dezember) würden die Schatten weit über die Abbildungsränder hinausreichen, auch über die der oberen Zeichnung mit größerem Ausschnitt.
12. Die Schatten würden immer dann „unkenntlich“ dargestellt werden, wenn die Sonne tief steht und die Schatten lang sind.
13. Die Darstellung der Schatten würden im Sommer um 20Uhr enden, wenn der Schatten gerade die Möckernstraße erreicht (Seite 21). Die zunehmende Verschattung danach, z.B. um 21Uhr, wäre nicht mehr dargestellt.

Abwägung

Das Fachgutachten „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ (Stand 22.05.2018) untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nicht die Auswirkungen der gesamten ‚Urbanen Mitte‘, sondern lediglich die Auswirkungen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ mit den Türmen 6 und 7 Gegenstand der Abwägung. Letztere werden im aktualisierten Fachgutachten „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 untersucht.

Der Zweck des Fachgutachtens „Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ (Stand 22.05.2018) ist zum einen die Ermittlung und Beurteilung der Verschattung des Parks am Gleisdreieck | Westpark und zum anderen die Besonnungs- und Verschattungssituation im Plangebiet aufgrund der Unterschreitung der Regelabstandsflächen in Hinblick auf eine Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Wie der Titel des Fachgutachtens schon sagt, wurde die Besonnung und Verschattung der Nachbargebäude nicht ausdrücklich mitbetrachtet. Das ist für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgrund der auf die Nachbargrundstücke fallenden fiktiven Abstandsflächen auch nur punktuell erforderlich. Dazu gehört ein Teilbereich der STATION Berlin und des Grundstücks des Deutschen Technikmuseums, da bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln im geringen Umfang Regelabstandsflächen auf diese Nachbargrundstücke fallen würden. Die Aussagen zur Beurteilung dieser Verschattung konnten ebenfalls aus dem Gutachten abgeleitet werden.

Das Gutachten wird im Folgenden kurz „Besonnungs-/Verschattungsgutachten“ genannt.

Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Gegenstand der Untersuchung des aktualisierten Fachgutachtens sind auch die Nachbarbebauung (STATION und Deutsches Technikmuseum) sowie der Park am Gleisdreieck bestehend aus dem West- und Ostpark. Dessen Ergebnisse werden in die Abwägung aufgenommen.

Zu 1.

Das Besonnungs-/Verschattungsgutachten erfüllt alle Anforderungen und visualisiert in einer angemessenen sowie gut lesbaren Weise die untersuchten Themen. Es gab von keiner Fachbehörde kritische Anmerkungen zu diesem Gutachten. Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert (vgl. Absatz 2 dieses Kapitels). Er liegt nicht darin, deutlich zu machen, wie stark die Hochhäuser zu Verschattungen der Umgebung führen (bis auf den Westpark). Der Vorwurf der bewussten Fehlinformation wird zurückgewiesen. In dem Fachgutachten wird auch nichts „verschleiert“. Es ist zu beachten, dass es sich um ein Fachgutachten handelt, dessen fachliche Qualität nicht an einer Allgemeinverständlichkeit gemessen wird. Gleiche Anforderungen gelten insoweit auch für das aktualisierte Fachgutachten mit Stand vom 06.05.2022. Im Übrigen kann der Einfluss auf die Belichtung und Besonnung auf die Nachbarbebauung und den Park am Gleisdreieck (West- und Ostpark) anhand des aktualisierten Fachgutachtens nachvollzogen werden.

Zu 2.

Wie dem Besonnungs-/Verschattungsgutachten zu entnehmen ist, werden die umliegenden Gebäude und Flächen nicht weitreichend verschattet. Vielmehr ist für die Nachbarbebauung nur eine geringe Beeinträchtigung der Belichtung und Besonnung zu erwarten, für den angrenzenden Park ist ebenso kaum mit einer zusätzlichen Verschattung zu rechnen. Dies wird durch das aktualisierte Fachgutachten mit Stand vom 06.05.2022 bestätigt (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 62, 74, 114, 128).

In den Stellungnahmen wird der Schattenwurf der geplanten Gebäude pauschal als negative Auswirkung gewertet, ohne dies jedoch zu begründen. Es ist nicht nachvollziehbar, inwiefern der Schattenlauf zu negativen Auswirkungen führen würde und welche Belange betroffen wären. Neben den im Bebauungsplan in Abhängigkeit von den Abstandsflächen zu prüfenden Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, wurde geprüft, ob die Erholungsfunktion des Westparks wesentlich beeinträchtigt wird (s. C68_PAGAAufenthaltsqualität). Ein weiterer Untersuchungsbedarf ist nicht erkennbar und wird auch nicht benannt.

Zu 3.

Entgegen der Stellungnahme erfolgt im Besonnungs-/Verschattungsgutachten eine nachvollziehbare und vollständige Darstellung des Schattenwurfs der geplanten Bebauung zu den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten. Im Fachgutachten wird anschaulich der Schattenwurf der geplanten Hochhäuser für folgende Tagesgänge visualisiert:

- 21. Juni (Sonnenhöchststand)
- 21. Dezember (Sonnentiefststand)
- 21. März (Tag- und Nachtgleiche)

Für jeden Tagesgang erfolgten Visualisierungen im Stundenabstand.

Auch das aktualisierte Fachgutachten stellt den Schattenwurf anhand einer Besonnungssimulation des Areals zu diesen Stichtagen dar (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.).

Zu 4.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Der Umfang der gegenseitigen Verschattung der Hochhausfassaden ist ein wesentlicher Untersuchungsgegenstand und von daher im Besonnungs-/Verschattungsgutachten besonders herausgearbeitet.

Zu 5. und 6.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Zur Verschattung des Westparks enthält das Gutachten von 2018 ein eigenes Kapitel. Auch wenn die Verschattung der Umgebung (bis auf den Westpark) kein Untersuchungsgegenstand ist, können aus den Visualisierungen die Schattenläufe der Türme 6 und 7 und damit die Verschattung der STATION Berlin, des Museumsparks und des Ostparks entnommen werden. Auch dem aktualisierten Fachgutachten ist der Schattenlauf der Türme 6 und 7 anhand der Besonnungssimulation des Areals zu entnehmen (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.).

Im Ergebnis fällt der Schatten morgens in Richtung Südwesten auf den Westpark, wandert über Westen nach Norden, um mittags Richtung STATION Berlin zu fallen, wandert am Nachmittag dann weiter nach Osten, fällt auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums, auf dem er nach Südosten wandert und am Nachmittag das Wäldchen des Ostparks erreicht. Je nach Jahreszeit variiert der Schattenwurf in Länge und Ausprägung, im Prinzip ist der Schattenlauf aber immer gleich. Das aktualisierte Fachgutachten, welches auch die Besonnung der Parkflächen untersucht, bestätigt dies grundsätzlich (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 18 ff.): Demnach fällt der Schatten morgens auf einen Teilbereich des Westparks, wandert dann nach Norden und fällt auf die STATION, wandert am Nachmittag weiter in Richtung Osten und fällt dann auf das Deutsche Technikmuseum, bevor der Schatten am 21. März und 21. Juni am Abend noch auf einen Teilbereich des Ostparks trifft. Zur Verschattung der Parkflächen siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark.

Es wird darauf hingewiesen, dass eine Verschattung von Flächen in einer dicht bebauten Stadt nicht ungewöhnlich ist und nicht grundsätzlich als negative Auswirkung gewertet wird. So wird Schatten z.B. an heißen Tagen als sehr angenehm empfunden.

Zur Vertiefung wurden für das Grundstück der STATION Berlin und des Deutschen Technikmuseums im Rahmen der erforderlichen Aktualisierung des Gutachtens noch gesonderte Untersuchungen durchgeführt. Das aktualisierte Fachgutachten enthält daher Darstellungen zur Besonnung der Nachbargebäude der STATION und des Deutschen Technikmuseums für den Bestand und eine mögliche Bebauung sowie zur Belichtung des Deutschen Technikmuseums im Bestand und einer möglichen Neubebauung auf dem Grundstück der STATION und des Deutschen Technikmuseums (vgl. „Urbane Mitte Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“, Stand: 06.05.2022, Seite 69 ff., 108 ff.).

Zu 7. und 8.

Der Zweck des Gutachtens wurde erläutert. Neben der STATION Berlin und einem Lokscheunen im Museumspark ist die Wohnbebauung Bautzener Straße, die durch die Schatten der Türme 6 und 7 erreicht werden könnte.

Die Regel-Abstandsflächen der Türme 6 und 7 Richtung Westen werden eingehalten, mit Ausnahme einer kleinen Fläche der Westecke von Turm 6, die auf das Plangebiet vom Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) fällt und durch eine Gestattung gerechtfertigt ist. Die Abstandsflächen der Türme 6 und 7 entsprechen also den Regelungen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 und Abs. 5 Satz 4 BauO Bln. Daraus wird mit der Rechtsprechung abgeleitet, dass durch die geplante Bebauung keine Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse der Wohnbebauung in der Umgebung zu erwarten sind. Weitere Untersuchungen sind nicht erforderlich. Die Abstandsflächenpläne sind der Begründung beigelegt und waren Bestandteil der Auslegung.

Zu 9.

Wie dem Inhaltsverzeichnis des Besonnungs-/Verschattungsgutachtens zu entnehmen ist, stehen die Ausführungen auf den Seiten 7 bis 56 unter der Überschrift „Besonnung und Verschattung des Westparks“. Von daher ist der Inhalt der Abbildungen auch auf dieses Thema ausgerichtet. Der Zweck des Gutachtens ist zu Beginn dieses Abwägungsabschnitts ausgeführt. Zur Verschattung bestehender Wohnbebauung sei auf die Ausführungen unter 7. und 8. verwiesen.

Zu 10.

Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme enthält das Gutachten keine „irreführenden Darstellungen“.

Im Besonnungs-/Verschattungsgutachten wird auf Seite 38 der Schattenwurf am 21. Dezember um 9.00 Uhr dargestellt, d.h. ca. eine Stunde nach Sonnenaufgang (8.15 Uhr). Auf Seite 46 wird der Schattenwurf am 21. Dezember um 16.00 Uhr dargestellt, d.h. ungefähr zum Zeitpunkt des Sonnenuntergangs (15.53 Uhr). Das entspricht der Systematik des Fachgutachtens zwischen Sonnenauf- und Sonnenuntergang stündlich den Schattenwurf darzustellen.

Zu 11.

Im Besonnungs-/Verschattungsgutachten wird auf Seite 40 bis 44, wie dem Titel der Abbildungen zu entnehmen ist, der Schattenwurf im Westpark am 21. Dezember von 10 Uhr bis 14 Uhr dargestellt. Untersuchungsgebiet ist der Westpark, der in den Abbildungen auch dargestellt ist. Daher ist es unerheblich, ob Schatten über die Abbildungsränder hinausreichen.

Zu 12.

Die Darstellung der Schatten ist so wenig kontrastreich, weil der Schatten durch die tiefstehende Sonne nur noch wenig ausgeprägt ist. Durch die Darstellung soll die tatsächliche Wahrnehmung verdeutlicht werden. Die Schatten werden mit dem höheren Sonnenstand immer ausgeprägter und entsprechend deutlicher dargestellt.

Zu 13.

Die Relevanz einer Verschattung Richtung Osten (Möckernstraße) ist abhängig von der Einhaltung der Abstandsflächen. Die Regel-Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO des Turms 6 Richtung Osten werden nicht eingehalten, sie fallen z.T. auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Die Regel-Abstandsflächen des Turms 7 Richtung Osten werden eingehalten. Die Abstandsflächenpläne sind der Begründung beigelegt und waren Bestandteil der Auslegung gemäß § 3(2) BauGB. Der Schatten von Turm 6 fällt am späten Nachmittag bis Abend nach Osten und erreicht einen geringen Abschnitt der im Osten des Plangebiets verlaufenden Möckernstraße lediglich für einen sehr kurzen Zeitraum mit den längsten Schattenausläufern kurz vor Ende des jeweils besonnenen Teils des Tages zum 21. März (ca. 17.30 Uhr) und 21. Juni (ca. 20.30 Uhr). Am 21. Dezember fällt kein Schatten in die Möckernstraße. Die Beeinträchtigung ist damit äußerst gering, wesentliche Auswirkungen sind damit nicht zu erwarten. Eine weitere Untersuchung ist nicht erforderlich. Denn Untersuchungsgegenstand ist die Verschattung des Westparks, der an diesem Stichtag bereits ab mittags erkennbar nicht mehr verschattet wird (vgl. „Besonnung und Verschattung

(ohne Nachbargebäude)", Stand: 22.05.2018, Seite 7). Vor diesem Hintergrund konnte auf eine weitere Untersuchung und Darstellung zu einem späteren Zeitpunkt nach 20 Uhr verzichtet werden. Im Übrigen erfolgte die Untersuchung durch einen Fachgutachtenden auf Grundlage des sachgutachterlichen Kenntnisstands und wird damit als richtig unterstellt.

Aus dem aktualisierten Fachgutachten geht hervor, dass die Möckernstraße am 21. März erst ab 17.39 Uhr von dem Schatten des Turms 6 getroffen wird, danach sinkt der Sonnenhöhe unter den für die Untersuchung vorausgesetzten Grad; ein späterer Zeitpunkt war daher aus fachgutachterlicher Sicht nicht zu untersuchen. Am 21. Juni wird die Möckernstraße erst ab 20.35 Uhr vom Schatten des Turms 6 getroffen, danach sinkt der Sonnenhöhe wieder unter den für die Untersuchung vorausgesetzten Grad. Am 21. Dezember wird die Möckernstraße nach den Untersuchungsergebnissen des Gutachtens überhaupt nicht vom Schatten des Turms 6 getroffen. Die Beeinträchtigung ist damit äußerst gering.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

Die Abwägung enthält noch weitere Cluster zum Thema „Verschattung“, auf die hier ergänzend verwiesen wird:

- C53_Verschattung_Technikmuseum
- C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Fazit:

Fachgutachten

- Hinweis: Das Fachgutachten zur Besonnung, Belichtung und Verschattung wurde aktualisiert.
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Besonnung und Belichtung auf Grundlage der aktualisierten Untersuchung

C53_Verschattung_Technikmuseum

Thema: Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Bebauung das Grundstück des Deutschen Technikmuseums verschatten würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Bebauung würde das DTM-Grundstück am Nachmittag verschatten und es damit wesentlich beeinträchtigen.
- Der historische Charakter des Geländes würde zerstört werden.
- Die Verschattung des DTM-Grundstücks würde weder im Gutachten „Besonnung und Verschattung“ (Stand 22.05.2018) noch in der Begründung angemessen ermittelt und bewertet werden.

Abwägung

Die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts (OVG) Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben.

- Am 21. März fällt der Schatten ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann länger werdende Schatten wandert bis 17.39 Uhr weiter Richtung Osten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen.
- Am 21. Juni fällt der Schatten ebenfalls ab ca. 14.00 Uhr Richtung Nordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Der zunächst sehr kurze und dann insbesondere in den Abendstunden immer länger werdende Schatten wandert bis 20.35 Uhr über Osten nach Südosten und dabei über den Teil des Museumsgrundstücks südlich der Lockschuppen.
- Am 21. Dezember fällt ein langer Schatten für weniger als 1 Stunde ab ca. 14.00 Uhr bis 14.55 Uhr Richtung Nordnordosten und auf das Grundstück des Deutschen Technikmuseums. Betroffen ist der Bereich westlich der Lockschuppen. An diesem kürzesten Tag des Jahres sind auch die nördlich gelegenen Museumsbauten an der südwestlichen Gebäudeecke von dem längsten Schattenausläufer geringfügig betroffen.

Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen.

Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung bei einer Museumsnutzung im Außenbereich bekannt. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf die langfristig zu erhaltende Museumsnutzung ist zu berücksichtigen, dass

- Im Verhältnis zur Gesamtgrundstücksgröße nur ein geringer Teil des Museumsgrundstücks von der temporären Verschattung betroffen ist. Die betroffenen Flächen weisen einen dichten Gehölzbestand auf und sind damit bereits verschattet.
- erst am Nachmittag ein zusätzlicher Schatten über die betroffenen Flächen wandert und das Technikmuseum am Wochenende um 18.00 Uhr, von Dienstag bis Freitag bereits um 17.30 Uhr, schließt. Danach wird auch der Museumspark nicht mehr genutzt.

Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass auf dem Grundstück des Deutschen Technikmuseums auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Museumsparks vom Deutschen Technikmuseum und seiner Nutzung erkennbar. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum der historische Charakter des Geländes zerstört werden sollte

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Fachgutachtens zur Besonnung, Belichtung und Verschattung
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Verschattung des Grundstücks vom Deutschen Technikmuseum auf Grundlage der aktualisierten Untersuchung

C54_schalltechnische_Untersuchung

Thema: Schalltechnische Untersuchung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass in der zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten schalltechnischen Untersuchung unzureichend wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die zusätzlichen Lärmbelastungen und ihre gesundheitlichen Auswirkungen wären weder sach- und fachgerecht ermittelt worden, noch vollständig.
2. Die Belastung durch Verkehrslärm wäre so hoch, dass in den Türmen 6 und 7 Arbeiten nicht möglich wäre.
3. Die durch das Vorhaben verursachten Schallemissionen wären nicht umfassend ermittelt und ausreichend berücksichtigt worden. Als problematisch angesehen werden
 - eine allgemeine Zunahme des Lärms,
 - eine schwierige Immissionsausbreitung,
 - die fehlende Bewertung des nutzungsbedingten Lärms (z.B. durch gastronomische Einrichtungen) und
 - ihre Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck und die Anwohner.

Abwägung

Zu 1.

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde eine schalltechnische Untersuchung erstellt. In diesem Gutachten wurden für die im Umfeld bestehenden und im Plangebiet selbst vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für das Jahr 2030 der Schienenwege durchgeführt. Im Prognoseplanfall 2 nach Verwirklichung des Vorhabens wurde auch der Neubau der perspektivisch geplanten S-Bahn-Linie S 21 berücksichtigt. Dieser Fall stellt den Worst-Case hinsichtlich der auf das Vorhaben einwirkenden Verkehrslärmimmissionen dar.

Die Beurteilung erfolgte auf der Grundlage der DIN 18005-1 "Schallschutz im Städtebau" in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten.

Darüber hinaus erfolgten Berechnungen

- zu den Gewerbelärmimmissionen innerhalb des Plangebiets durch vorhandene angrenzende gewerbliche Nutzungen mit Beurteilung gemäß Technischer Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm,

- zu den durch die planermöglichten gewerblichen Nutzungen verursachten Fahrzeuggeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Plangebiets im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm
- zu den Freizeitanlagen im Umfeld des Plangebiets mit Beurteilung gemäß Freizeitlärm-Richtlinie (Anlage 1 der AV LImSchG Bln)

Die Ergebnisse sind dem Gutachten zu entnehmen.

Die schalltechnische Untersuchung wurde mehrfach von den Fachbehörden in den dafür zuständigen Senatsverwaltungen und der Bezirksverwaltung geprüft, Anmerkungen wurden berücksichtigt und eingearbeitet. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die Untersuchung nicht sach- und fachgerecht sowie vollständig wäre. In den Bürger-Stellungnahmen wird die Behauptung, dass dies nicht so wäre, auch nicht konkretisiert.

Erforderliche Überarbeitungen sind insbesondere der langen Verfahrenszeit und den damit einhergehenden Änderungen wie z.B. der Basis-Prognosen, der anzuwendenden Normen und Gesetze, des Berliner Lärmleitfadens usw. geschuldet.

Die schalltechnische Untersuchung wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vor.

Das Ergebnis wurde in den Umweltbericht sowie die Begründung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen wurden bewertet, insbesondere in Bezug auf ihre Erheblichkeit und ihre Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Es werden keine Festsetzungen empfohlen, die im Bebauungsplan zu berücksichtigen wären.

Zu 2.

In der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) wurden für die im Plangebiet vorgesehenen schutzbedürftigen Nutzungen detaillierte Berechnungen zum Verkehrslärm auf der Grundlage einer Verkehrsuntersuchung für die relevanten Straßen und von Prognoseverkehrswerten für 2030 der Schienenwege durchgeführt. Das Fachgutachten kommt zu folgendem Ergebnis (siehe schalltechnischen Untersuchung vom 02.11.2022, Seite 113):

Mit Verweis auf das Rundschreiben Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) besteht im Bebauungsplan kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Die DIN 4109 gilt seit August als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Der Nachweis der Erfüllung der Anforderungen des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm gemäß DIN 4109-1 ist daher im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Bei Ausführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen sind die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Zu den übrigen möglichen passiven Schallschutzmaßnahmen – z. B. Grundrissregelung, besondere Fensterkonstruktionen o. Ä. – sind für die im Plangebiet zulässigen Nutzungen ebenfalls keine Festsetzungen erforderlich.

Zu 3.

Die geltenden Immissionsrichtwerte zur Beurteilung von Gewerbelärm aus Anlagen, die dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) unterliegen, sind in der Technischen Anleitung Lärm (TA-Lärm) festgelegt. Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind so zu errichten und zu betreiben, dass u. a.

1. schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik zur Lärminderung vermeidbar sind, und
2. nach dem Stand der Technik zur Lärminderung unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

In der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022) werden auf Seite 79-80 Aussagen zu den möglichen Schallemissionen der zulässigen gewerblichen Nutzungen innerhalb des Plangebiets getroffen. Im Fachgutachten wird ausgeführt, dass die Prognose und Beurteilung der Auswirkungen der im Plangebiet selbst zulässigen gewerblichen Nutzungen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren infolge des Fehlens einer hinrei-

chend genauen Planung nicht möglich ist. Die durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte müssen daher in die entsprechenden Baugenehmigungsverfahren verlagert werden und werden dort auch als lösbar eingeschätzt. Auch bei Vorliegen einer hinreichend verfestigten Planung wären allenfalls exemplarische Betrachtungen zu den durch die gewerblichen Nutzungen verursachten Geräuschimmissionen möglich (Tiefgaragenzufahrt, ebenerdige Verladung im Straßenraum etc.). An das Plangebiet grenzen keine Wohngebiete an.

Im Vorgriff auf die konkreten Planungen im Baugenehmigungsverfahren erfolgt in der schalltechnischen Untersuchung eine überschlägige Betrachtung zu den Fahrgeräuschen des vorhabenbezogenen Verkehrs auf der Trebbiner Straße im Sinne von Nr. 7.4 der TA Lärm.

Weitere Festsetzungen von Immissionsgrenzwerten sind nicht erforderlich.

Im Ergebnis der Abwägung sind keine Mängel in der schalltechnischen Untersuchung erkennbar. Die vorgetragene Kritik wurde widerlegt. Es gibt keinen weiteren Überarbeitungsbedarf des Gutachtens. Auch die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Hinweis: Das Schallgutachten wurde 2022 aktualisiert.

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln (Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020)
- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C55_Anpflanzungen_Begründung

Thema: Baumpflanzungen, Dach- und Fassadenbegrünung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die festgesetzten Begrünungsmaßnahmen auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Klimaanpassung nicht ausreichend wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Baumpflanzungen

- Es würde nur für 3 Laubbäume eine Pflanzfestsetzung (TF 9.1) getroffen werden. Die Anzahl der festgesetzten Baumpflanzungen sollte verdoppelt werden, um das Kleinklima nachhaltig zu verbessern.

Dachbegrünung

- Der festgesetzte Anteil an Dachbegrünung sei viel zu gering. Das Begrünungspotenzial würde nicht ausgeschöpft werden, der Dachbegrünungsanteil solle deutlich erhöht werden.
- Es wird eine Kombination mit Regenwasserrückhaltung und Solaranlagen gewünscht.

Fassadenbegrünung

- Es sei keine Fassadenbegrünung vorgesehen und wird gefordert.
- Eine Fassadenbegrünung sei bei Hochhäusern irrelevant.

Abwägung

Baumpflanzungen

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird in der textlichen Festsetzung 9.1 festgesetzt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 mindestens 3 Laubbäume zu pflanzen sind. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 wird auf Seite 192 erläutert, dass unter Berücksichtigung der fast vollständigen Unterbauung des Grundstücks durch den bestehenden S-Bahntunnel und der geplanten Tiefgarage nur wenige Baumpflanzungen möglich sind. Der Forderung nach einer Erhöhung der Mindestanzahl von zu pflanzenden Laubbäumen kann daher nicht nachgekommen werden.

Dachbegrünung

Klimagerechtes Bauen ist auch ein Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, ein Baustein kann die Dachbegrünung sein. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird in der textlichen Festsetzung 9.4 folgendes festgesetzt:

„In den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sind jeweils mindestens 15 % der gesamten Dachflächen pro Kerngebiet zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Von der Festsetzung ausgenommen sind die Dachflächen der Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung.“

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann.

Die tatsächliche Nutzung der Dachflächen wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Fassadenbegrünung

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, die aber nicht festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung ist Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper

durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im Wettbewerb und seiner Umsetzung wird auch eine Fassadenbegrünung geprüft. Eine Festsetzung zur Fassadenbegrünung wird nicht ergänzt, siehe auch C57_Fassadengestaltung.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C56_Städtebaulicher_Vertrag

Thema: Städtebaulicher Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ folgende Themen nicht behandelt und geregelt worden wären:

1. Für die Privatstraße seien die baulichen Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten zu gewährleisten (im Sinne der gesicherten Erschließung nach § 30 BauGB). Dies müsse im städtebaulichen Vertrag ergänzt werden.
2. Zur Sicherung der erforderlichen Kostenbeiträge für bauliche Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sei die Einräumung einer dinglich gesicherten Reallast zu Gunsten eines Rechtsträgers erforderlich.
3. Der Angebotsbebauungsplan lasse u.a. großräumige Diskotheken zu, da das städtebauliche Konzept nicht umzusetzen sei und es keinerlei Bindungen hinsichtlich einer zwingend zu realisierenden Gebäudehöhe gäbe.
4. Die geplante Bebauung böte kein Angebot für Künstler*innen und Kleingewerbe und ermöglicht nur finanzstarken Interessenten eine adäquate Nutzung.
5. Es würden zu wenige Sozialwohnungen und Kleingewerbeflächen berücksichtigt werden.

Abwägung

Zwischen dem Land Berlin und der Urbane Mitte Besitz S.à r.l. wird ein städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 BauGB mit planergänzenden Vereinbarungen abgeschlossen. Der Vertrag lag zur Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unterschriftsreif vor. Die Inhalte des Vertrags werden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus den Auslegungen fortgeschrieben und der Vertrag bis zur Festsetzung des Bebauungsplans geschlossen.

Die in den Stellungnahmen benannten Themen werden nicht im Bebauungsplan, sondern sofern vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg Regelungsbedarf gesehen wird, im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Zu 1. und 2. Regelungen zur Privatstraße:

Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

- Verpflichtung zur Herstellung folgender Anlagen gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im eigenen Namen und für eigene Rechnung:
 - o eine Privatstraße als Mischverkehrsfläche mit Zonierung (Flurstück 3504 und Teilfläche von Flurstück 3498); die Fläche für zu Fuß Gehende soll mind. 2,0 m breit sein, bei Vereinbarkeit mit der Planfeststellung zur Verlegung der Rettungsplatzzufahrten DB mind. 2,5 m
- Damit sind auch folgende Verpflichtungen verbunden:
 - o Abstimmung der konkreten Planung (Straßen- sowie Freiflächenplanung) mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
 - o Anschluss an die öffentliche Trebbiner Straße einschließlich der leitungsgebundenen Erschließung
 - o Dauerhafte Zugänglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrende
 - o Verwaltung, Betrieb und Unterhaltung sowie Verkehrssicherung

Die Einzelheiten werden in dem Konzept zur Verlängerung und Gestaltung der Trebbiner Straße geregelt.

Die aufgezeigte Verpflichtung der Projektträgerin zur Herstellung der Privatstraße wird im städtebaulichen Vertrag durch die Pflicht zur Übergabe einer unbefristeten, selbstschuldnerischen Bürgschaft abgesichert. Zudem ist die Nutzung der Privatstraße als Mischverkehrsfläche durch die Verpflichtung zur Einräumung von Baulasten und beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten an den ausgewiesenen Flächen gesichert. Die Inhalte der Dienstbarkeiten erfassen dabei explizit, dass die Projektträgerin die Kosten für Unterhaltung und Verkehrssicherung der Mischverkehrsfläche zu tragen hat. Letztlich bleibt zu berücksichtigen, dass die Verkehrssicherungspflicht als allgemeine Pflicht besteht, die Unterhaltungspflicht für die Privatstraße darüber hinaus im eigenen Interesse der Projektträgerin. Demnach besteht aus Sicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, insbesondere unter Berücksichtigung der bereits weitgehenden Sicherung der Herstellung und Nutzung der Privatstraße kein weiteres Sicherheitsbedürfnis, beispielsweise durch Eintragung einer Reallast.

Zu 3. Umsetzung des städtebaulichen Konzepts

Im städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Übernahme folgender Leistungen:

Der Siegerentwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner aus dem städtebaulichen Wettbewerb (2015) wird als sogenannter „Masterplan“ fortgeführt. Der Masterplan mit Stand vom 30.08.2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und wird in der weiteren Planung fortgeschrieben; Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen; Verpflichtung, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen; Regelung zur Fristverlängerung Zur lediglich ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten siehe C45_Vergnügungsstätten.

Zu 4. und 5. Gemeinwohlorientierte Unterstützung und Förderung

Im städtebaulichen Vertrag ist festgehalten, dass die Projektträgerin folgendes beabsichtigt:

- a) die Einrichtung eines Kultur- und Sportfonds zur Förderung lokaler Projekte; dieser soll sich aus den Mieten der ‚Urbanen Mitte‘ sowie einer Umlage als Bestandteil der Nebenkosten speisen; ein Rechtsanspruch auf die Umsetzung dieser Angebote wird mit dem Städtebaulichen Vertrag jedoch nicht begründet,

b) die Etablierung von Nutzungszeiten für bestimmte sozial benachteiligte Personengruppen durch die mietvertragliche Sicherung von Sonderkonditionen zu festgesetzten Zeiten sowie die Förderung einer sozialen Infrastruktur im Bereich Sprache, Bildung und Sport.

Zur geplanten Nutzungsstruktur siehe C31_Nutzungskonzept, zum Ausschluss von Wohnen siehe C43_Forderung_Wohnen.

Im Ergebnis der Abwägung wird kein Erfordernis gesehen, den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in den in den Stellungnahmen benannten Punkten zu ergänzen.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C57_Fassadengestaltung

Thema: Architektur / Bauausführung - Fassadengestaltung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ für die Neubauten Glasfassaden vorgesehen wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Aus Sicht des Umwelt- und Klimaschutzes wären Glasfassaden nicht mehr zeitgemäß und würden zudem die Vögel gefährden.
- Die geplanten Materialien würden zu einer Veränderung des Stadtbildes und zur Aufheizung der Innenstadt sowie des Parks beitragen.
- Die geplanten Materialien entsprächen nicht dem aktuellen Stand der Technik.
- Hinsichtlich der Fassadengestaltung wären benachbarte Altbauten (z.B. der ehemalige Postbahnhof) nicht einbezogen oder berücksichtigt worden.
- Vorgeschlagen wird, dass die Südfassaden zur Energiegewinnung genutzt und die Fassaden zur S-Bahn begrünt werden könnten.

Abwägung

Dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt der Siegerentwurf des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs zur ‚Urbanen Mitte‘ zugrunde. Der Bebauungsplan soll auch die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses schaffen. Dieser Entwurf sieht für die Fassaden einen transparenten und hohen Glasanteil vor. Bei dem Bebauungsplan handelt es sich jedoch nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan, sondern um einen Angebots-Bebauungsplan. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Damit können die Fassaden aus dem Wettbewerbsentwurf oder auch alternative Gestaltungen mit anderen Materialien umgesetzt werden.

Aufgrund des Wettbewerbsergebnisses wurde in den Umweltbericht aufgenommen, dass Glasfassaden eine mögliche Ausführungsvariante sind. Als Auswirkungen wurde berücksichtigt, dass Büros mit großen Glasfronten stärker heruntergekühlt werden müssten. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt. Die im Umweltbericht benannten Auswirkungen wurden in der Abwägung berücksichtigt.

Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet sich die Projektträgerin zu weiteren Abstimmungen zur Ausgestaltung der Baukörper. Unter § 11 Gestaltungsvorschriften heißt es:

„Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen also im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Gestaltung ist zu beachten, dass für das gesamte Quartier „Urbane Mitte“ (Bebauungspläne VI-140caa „Urbane Mitte Nord“ und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) der gestalterische Zusammenhang gewahrt bleibt. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst mindestens folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung im städtebaulichen Vertrag.

Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses.

Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sowie das Ziel einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen werden auch entsprechend der dann geltenden rechtlichen Anforderungen Berücksichtigung finden. Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese betreffen auch die Fassadengestaltung. Die Absichtserklärung ist unverbindlich.

Zum Umgang mit dem Problem des Vogelschlags an Glasfassaden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ siehe C13_Flora_Fauna.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C58_Freiraumgestaltung

Thema: Freiraum / Bauausführung - Freiraumgestaltung / Freianlagenkonzept

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Begrünungskonzept unzureichend sei. Es würde keine Aufenthaltsqualität geschaffen. Daher wird ein „umfassendes“ Begrünungskonzept gewünscht.

Abwägung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Festsetzungen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (Baumpflanzungen, gärtnerische Anlage von Grundstücksfläche, Dachbegründung), aber nicht zur konkreten Freiraumgestaltung getroffen. Das ist kein Gegenstand der Bebauungsplanung.

Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des städtebaulichen Entwurfs (Masterplan) ein erstes Freianlagenkonzept vor. Ergänzend hat sich die Projektträgerin im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet:

- Entwurf eines qualifiziertes Freianlagenkonzepts, das einen gestalterischen Gesamtzusammenhang mit dem vorhandenen Park am Gleisdreieck wahr,
- Abstimmung des Konzepts mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH
- Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, Pflege und dauerhaften Unterhaltung der Freianlagen.

Die Erarbeitung eines qualifizierten Freianlagenkonzepts erfolgt also im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Konzepterstellung, Abstimmung und Umsetzung sind im Städtebaulichen Vertrag gesichert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C59_nachhaltiges_Quartier

Thema: Quartiersentwicklung – Nachhaltigkeit und Klimaschutz / -anpassung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keiner nachhaltigen Stadtentwicklung entsprechen und das Thema Klimaschutz und die Ziele für ein klimaangepasstes Quartier nicht berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Nachhaltigkeit

- Der Bebauungsplan würde in keiner Weise die von der UN bereits 1987 verabschiedete Definition für nachhaltige Entwicklung berücksichtigen und den weltweit erarbeiteten Grundsätzen für eine „nachhaltige“ Stadt widersprechen.
- Es würde die Umsetzung fortschrittlicher Nachhaltigkeitskonzepte fehlen. / Das Projekt würde sich durch konsequente Nichtnachhaltigkeit auszeichnen.
- Die Planung des Areals müsste sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und an einem Zusammenwirken der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit, des sozialen Zusammenhalts und des Umweltschutzes ausrichten.
- Die Lebensqualität für Anwohnende würde sich nachhaltig verschlechtern.
- In keinem der Gutachten würden die Zukunftsfähigkeit der Bebauung, des Nutzungskonzeptes sowie die Frage der Begrünung und Nachhaltigkeit von Gebäuden geklärt.
- Wenn längerfristig geplante Bauvorhaben nicht mehr den ökologischen und sozialen Zielen der Stadtentwicklung entsprechen würden, sollten bestehende Verträge gekündigt oder nachverhandelt werden.
- In dieser Lage würde sich die einmalige Chance bieten, eine nachhaltige und zukunftsweisende Bebauung umzusetzen.
- Es wird sich für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ausgesprochen, welche sich am Gemeinwohl orientiert, die veränderten Bedingungen durch Corona einbezieht, umweltpolitische Aspekte im Blick hat und den Bedürfnissen nach bezahlbarem Wohnraum in Berlin gerecht wird.

Klimaschutz / Klimaanpassung

1. Die Vereinbarungen aus den Pariser Klimaverträgen, die Klimaziele der EU, das Klimaschutzprogramm und das Ziel 2050 „Berlin soll klimaneutral werden“ würden nicht berücksichtigt werden.
2. Das Bauvorhaben würde gegen das Ziel der Berliner Landesregierung verstoßen, CO₂ in erheblichem Umfang bei verzichtbaren Maßnahmen einzusparen. Die Bauindustrie wäre eine der großen CO₂-Emittenten.
3. Das Landschaftsprogramm würde im Bebauungsplan keine Rolle spielen. Im Umweltbericht würde festgestellt werden, dass das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz liegt und die genannten Ziele durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt werden.
4. Das Vorhaben hätte negative Auswirkungen auf den Klimawandel und würde nicht auf sich verstärkende Klimaveränderungen („riesige Umweltsauerei“; „immobilienwirtschaftliche Interessen statt Klimaresilienz“) reagieren. Es wäre nicht mehr zeitgemäß.
5. Die Vorgabe müsste angesichts der fortschreitenden Klimaerwärmung sein, dass die Gebäude ausschließlich mit Heizungssystemen ohne örtliche Emissionen aus Verbrennungsprozessen ausgestattet werden dürften.
6. Die Glasfronten wären im Sommer als auch im Winter klimaschädlich. Ergänzend von energieintensiven Klimaanlage auszugehen, wäre nicht im Sinne des Stadtentwicklungsplans (StEP) Klima 2.0.
7. Es wird Engagement für den Umweltschutz und gegen die extremen Klimaveränderungen vermisst.
8. Der Klimawandel sorgt für neue Herausforderungen. Es werden qualifizierte Erholungs- und Freiflächen, Outdoor-Spielplätze, Begegnungszonen und Flächen, auf denen die Temperatur reguliert werden kann, benötigt.
9. Eine intensivere Begrünung würde das Mikroklima begünstigen.
10. Es wäre die verstärkte Einbindung von Expert*innen sowie die Erarbeitung eines detaillierten Konzeptes/ Klimagutachtens erforderlich.

Abwägung

Die Stellungnahmen von Bürger*innen haben noch einmal gezeigt, wie wichtig die Themen nachhaltige und klimaangepasste Quartiersentwicklung sind.

Nachhaltige Quartiersentwicklung

Die klassische Definition von Nachhaltigkeit hat ihren Ursprung im sogenannten Brundtland-Bericht von 1987, der erstmals festschrieb: "Dauerhafte Entwicklung ist Entwicklung, die die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt, ohne zu riskieren, dass künftige Generationen ihre Bedürfnisse nicht befriedigen können."

Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht

muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Im Folgenden werden stichpunkthaft die relevanten Nachhaltigkeitselemente für die ‚Urbane Mitte Süd‘ dargestellt:

Energieeffizienz

- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
 - Festsetzung einer kompakten Bauweise, die durch das günstige Verhältnis von Gebäude-Hüllfläche zu Volumen eine gute Voraussetzung für einen energieeffizienten Betrieb der Gebäude bildet
 - Festsetzung von Flachdächern, die sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet sind
- Umsetzung des Solargesetzes Berlin vom 16.07.2021, d.h. die Neubauten werden mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken
- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude.

Ökologie

- Reaktivierung einer Stadtbrache (Innenentwicklung)
- Der Bebauungsplan beinhaltet einen Umweltbericht (vgl. Kapitel A **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. „Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.“**), in dem die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Rahmen einer Umweltprüfung berücksichtigt werden. Dazu wurden auch umfangreiche Fachgutachten erstellt.
- Der naturschutzrechtliche Eingriff wird planintern und planextern (Maßnahmen in den Bunkerbergen im Volkspark Friedrichshain) kompensiert.
- Im Bebauungsplan werden folgende Festsetzungen getroffen:
 - Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung
 - Sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden, sind vorwiegend zum Schutz vor Feinstaub als Brennstoffe nur Erdgas oder Heizöl EL schwefelarm zulässig. (Vorsorgegebiet für Luftreinhaltung)
- Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin zu folgenden Maßnahmen:
 - Umsetzung der festgesetzten naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen im Plangebiet und Kostenübernahme planexterner Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain
 - Niederschlagswassermanagement

- Durch planerische Vorsorge soll die Niederschlagswasserbewirtschaftung innerhalb des Plangebietes und/oder auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum sichergestellt werden. Eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, in deren Einzugsgebiet das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ liegt, findet nicht statt.
- Berücksichtigung des Versickerungsgebots in § 36a Berliner Wassergesetz:
 - Prüfung, welche Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück besteht mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %
 - Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern. Sofern eine Einigung mit den benachbarten Eigentümern zustande kommt, Umsetzung der Maßnahmen
 - Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.
- Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde
 - Prüfung, Abstimmung mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Umsetzung von Maßnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag (Vogelschutz)
 - Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold; dabei wird auch die ökologische Qualität bewertet, deren definierte Kriterien eine Beurteilung der Wirkungen von Gebäuden auf die globale und die lokale Umwelt sowie auf die Ressourceninanspruchnahme und das Abfallaufkommen erlauben.
 - Durchführung einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a.
 - die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen,
 - das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung, die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung.
 - Pflicht zur Verwendung nur solcher Baustoffe für Außenbauteile, die keine wassergefährdenden Stoffe freisetzen. Beauftragung eines Baubiologen, der sicherstellt, dass diese Pflicht eingehalten wird.

Mobilität

Das Mobilitätskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ beinhaltet u.a. folgende Elemente einer nachhaltigen Entwicklung:

- Es wurde ein Verkehrskonzept erstellt, dass sowohl die verkehrliche Tragfähigkeit, als auch die äußere Anbindung und die innere Erschließung berücksichtigt, sowie ein Fuß- und Radverkehrsgutachten.

- Die Mobilitätsschwerpunkte werden im Bereich ÖPNV (U- und zukünftig S-Bahnhof „Gleisdreieck“) gesehen, kombiniert mit Radverkehr (u.a. Radfernweg) und Fußverkehr.
- Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei sein. Der Individualverkehr wird über eine Zufahrt direkt in die Tiefgarage geleitet. Das Parken ist nur unterirdisch zulässig.
- Im städtebaulichen Konzept sind umfangreiche Abstellanlagen für Fahrräder vorgesehen.
- Das Ver- und Entsorgungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ sieht innovative Transportkonzepte zur Verteilung und Sammlung in den Untergeschossen vor, z.B. mit Elektro-Schleppzügen.
- Es sind Ladestationen für E-Mobilität vorgesehen. Die Zulässigkeit wird im Bebauungsplan geregelt.
- Die Grundversorgung soll im Quartier kleinteilig in den Erdgeschosszonen erfolgen (kurze Wege). Dabei ist zu berücksichtigen, dass in der ‚Urbanen Mitte‘ keine Wohn-, sondern insbesondere eine Büronutzung vorgesehen ist.

Wesentlich ist, dass aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet ist.

Trotz der Veränderungen durch Corona ist er für eine Büronutzung gut geeignet, siehe C42_Büromarkt_Büroflächen. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist kein Standort für Wohnungsbau, siehe C43_Forderung_Wohnen.

Alle zum Bebauungsplan erstellten relevanten Gutachten belegen, dass sich die Lebensqualität der Anwohnenden nicht verschlechtert. Der Mehrwert des Vorhabens wird unter C09_Mehrwert dargestellt.

Im Übrigen wurde um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden greift bestehende Zielstellungen zur Nachhaltigkeit aus den verschiedenen Bereichen der Planung der ‚Urbanen Mitte‘ auf, führt sie zusammen und vertieft diese. Dabei wird sich insbesondere auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, die Inhalte des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan und das für das Projekt erstellte Mobilitätskonzept bezogen. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder, die als besonders relevant für eine nachhaltige Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erachtet werden:

1. Stadt & Gemeinschaft
2. Städtebau & Bauweise
3. Ökologie & Gesundheit
4. Infrastruktur & Mobilität

Diese vier Themenfelder werden im Leitfaden mit spezifischen Zielen und möglichen Maßnahmen zur Umsetzung ausformuliert. Aus diesem Katalog werden die folgenden Maßnahmen als besonders relevant bewertet:

1. Stadt & Gemeinschaft
 - Schaffung eines gut angebundenen und zentralen Stadtquartiers
 - Gemischt genutzter Sockel
2. Städtebau & Bauweise
 - Hochwertige Fassadengestaltung

- Maximierung Vogelschutz
 - Klimasensible Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes
 - Stadtbäume für ein gutes Mikroklima im Quartier
 - Maximierung der Drittverwendungsfähigkeit
 - Reduktion des Einsatzes der grauen Energie
 - Hochwertige und gesunde Außenbeleuchtung
3. Ökologie & Gesundheit
- Wasserkreislaufsystem nach den Prinzipien einer Null-Abfluss-Siedlung
 - CO₂-arme Energieversorgung durch die Nutzung regenerativer Energien
 - Gesundes Quartier und Bauweise
 - Quartierszertifizierung durch DGNB, Erfüllung von ESG-Kriterien
4. Infrastruktur & Mobilität
- Integrierte Mobilitätsangebote für eine gute Erreichbarkeit
 - Sharing-Angebote als flexible Alternative zur Anreise mit dem privaten Pkw
 - Nachhaltige Quartierslogistik

Trotz seines unverbindlichen Charakters wird jedenfalls die Berücksichtigung des „Leitfadens für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan gesichert. Unter § 7 Ordnungsmaßnahmen wird folgende Klausel aufgenommen: „Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd in Anlage 4a im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Soweit aufgrund Gesetz oder in diesem städtebaulichen Vertrag an anderer Stelle Verpflichtungen zu Sachthemen geregelt sind, die in dem Leitfaden ebenfalls erwähnt werden, sind das Gesetz oder die in diesem Vertrag geregelten Verpflichtungen maßgeblich.“ Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Klimaangepasste Quartiersentwicklung

Auch Klimaschutz und Klimaanpassung sind wichtige öffentliche Belange, die in die Abwägung einzustellen sind.

Zu 1. und 2.

Auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von allen Vertragsparteien der UNFCCC, seinerzeit 195 Staaten und die Europäische Union, ein Übereinkommen verabschiedet. Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 °C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Die Vertragsstaaten streben danach die Erreichung bestimmter Ziele an, sagen sich gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit bei Erreichung dieser Ziele zu und legen fest, jeweils Minderungsmaßnahmen entsprechend individueller Beiträge zur Reduzierung zu ergreifen. Einen Beitrag zur Umsetzung dieser Ziele sollen die Gemeinden mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl.

Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.)). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung des Bauvorhabens zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Aber die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus von Gebäuden in Hinblick auf die Treibhausgas-Emissionen und graue Energie anhand einer Ökobilanz oder der Ausschluss fossiler Brennstoffe für Neubauten sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen, vgl. die Ausführungen oben unter „Nachhaltige Quartiersentwicklung“.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen

Damit werden in einem weiteren Sinne auch die Ziele des Übereinkommens von Paris, nämlich einer Reduzierung von Treibhausgasen, auf dieser Planungsebene berücksichtigt.

Zu 3.

Die Berücksichtigung des Landschaftsprogramms wird im Umweltbericht bewertet. Im Umweltbericht wird festgestellt, dass das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz liegt und die genannten Ziele durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt werden. Dieses Ergebnis des Umweltberichts wird in die Abwägung eingestellt. Der – rechtlich unverbindliche – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ enthält weitergehende Maßnahmen, z.B. zur klimasensiblen Gestaltung der Gebäude und des Außenraumes, die bei der weiteren Planung Berücksichtigung finden sollen.

Die Projektträgerin hat zudem bereits ein Vorzertifikat für Quartiere der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) in Platin verliehen bekommen. Zudem verpflichtet sich die Projektträgerin im Rahmen des Städtebaulichen Vertrags, für die geplanten Neubauten möglichst ein DGNB-Zertifikat Platin anzustreben und mindestens ein Zertifikat Gold zu erreichen. Zudem verpflichtet sie sich, zur näheren Ausgestaltung der Baukörper einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln durchzuführen. Dessen Ausgestaltung umfasst neben dem Erreichen des DGNB-Zertifikats für Neubau mindestens in Gold auch das Bestmögliche Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-

neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz, die Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen, sowie das Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung und die Vereinbarkeit mit den Regelungen zur Niederschlagsentwässerung des Vertrags. Dazu ist geregelt, dass eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht stattfindet. Die Projektträgerin verpflichtet sich, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser zu prüfen und strebt nach Möglichkeit eine Versickerung und Verdunstung auf dem eigenen Grundstück in Höhe von 42% des anfallenden Niederschlagswassers an. Sie wird zudem prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern oder zur Bewässerung zu speichern.

Zu 4.

Auf der Ebene der Bebauungsplanung kann nicht beurteilt werden, ob bei Umsetzung der Planung das Vorhaben negative Auswirkungen auf den Klimawandel haben wird, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“. Allerdings ist zu beachten, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ seit 2015 im Aufstellungsverfahren ist und das Bewusstsein, dass Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung in der städtebaulichen Planung erforderlich sind, in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Maßnahmen zum Klimaschutz sind insbesondere in der Bundes- und Landesgesetzgebung verankert, werden dort fortgeschrieben und sind in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan insbesondere zum bestmöglichen Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Neubauten, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“.

Zu 5.

Im Bebauungsplan werden in der Regel keine Festsetzungen zu Heizungssystemen getroffen, da das städtebauliche Erfordernis fehlt. Aus Gründen der Luftreinhaltung wird in der textlichen Festsetzung 8.1 lediglich die Verwendung von Brennstoffen eingeschränkt, sofern im Plangebiet Feuerungsanlagen für die Erzeugung von Wärme betrieben werden. Auch der Ausschluss fossiler Brennstoffe für Neubauten ist kein Gegenstand des Bebauungsplans. Die energetische Planung erfolgt in konkreteren Planungsebenen, in denen ein Fächer von weiteren gesetzlichen Vorgaben in der jeweils aktuellen Fassung zu berücksichtigen sind, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Zum Ziel einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz vgl. die Ausführungen unter „Zu 1.+2.“ Sowie „Zu 4.“

Zu 6.

Die in der Masterplanung enthaltenen Glasfronten stellen eine mögliche Fassadengestaltung dar, im Bebauungsplan werden jedoch keine Festsetzungen zur Fassadengestaltung getroffen. Im Umweltbericht wird transparent dargestellt, welche Folgen große Glasfronten haben könnten. Die architektonische Gestaltung der Gebäude in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und die Materialwahl erfolgen im Rahmen der konkretisierenden Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie im Städtebaulichen Vertrag umzusetzen.

Zu 7.

Um auf den Klimawandel zu reagieren, sind insbesondere Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgase erforderlich. Das ist zwar kein Gegenstand des Bebauungsplans, aber im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin insbesondere zum bestmöglichen Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Neubauten, vgl. Ausführungen unter „Zu 1.+2.“.

Die auf der Ebene der Bebauungsplanung vorgesehenen Maßnahmen im Bereich Ökologie sind am Anfang dieses Kapitels C59_nachhaltiges_Quartier unter „Nachhaltige Quartiersentwicklung“ dargestellt.

Im „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ wurde aufgezeigt, dass und wie es möglich ist, im Plangebiet auf Starkregenereignisse und Hochwasser zu reagieren. Im Gutachten wird der Überflutungsnachweis (100-jährliches Regenereignis) geführt und der fünfjährige Bemessungsregen berücksichtigt. Ein unterirdisches Regenrückhaltebecken (RRB) soll dazu dienen, alle (Mulden-) Überläufe bis zum 100-jährlichen Regenereignis aufzunehmen.

Außerdem wurde ein Gutachten mit dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima erstellt. Das Gutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. Im Ergebnis bleiben trotz der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf die oberflächennahe Lufttemperatur und die Wärmebelastung am Tage gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl im Plangebiet als auch in den angrenzenden Quartieren gewahrt. Der Kaltluftvolumenstrom wird nicht beeinträchtigt. Zum Ergebnis vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 8.

Für die städtische Klimaanpassung sind auch Grünflächen und Parkanlagen von besonderer Bedeutung. Im Areal Gleisdreieck wurde eine 31,5 ha große vielfältig nutzbare Parkanlage geschaffen, an die die ‚Urbane Mitte Süd‘ angrenzt. Der Park am Gleisdreieck und das Bau Feld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil einer gemeinsamen Planung für das Areal Gleisdreieck. Der Park am Gleisdreieck ist ein bedeutendes Kaltluftentstehungsgebiet mit einem dynamischen Kaltluftvolumenstrom. Das Plangebiet profitiert in klimatischer Hinsicht (Kaltluftentstehung / nächtliche Abkühlung und Frischluft) von dieser Lage. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Park sind nicht wesentlich, vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Zu 9.

Im Rahmen der Masterplanung wurde bereits ein erstes Freianlagenkonzept erarbeitet, in dem auch Maßnahmen der klimaangepassten Stadt enthalten sind. Auf Grundlage dieses Konzeptes wurden die Anpflanzfestsetzungen im Bebauungsplan (Baumpflanzungen, Bepflanzungen/ Pflanzflächen, Dachbegrünung) getroffen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag, in der konkreteren Planungsebene ein Freianlagenkonzept zu erstellen, mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie der Grün Berlin GmbH abzustimmen und das Konzept umzusetzen. So können aktuelle Erfordernisse, auch zur Klimaanpassung, weitere Berücksichtigung finden. Außerdem verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zu dem Ziel, positive klimaökologische Auswirkungen der Neubauten auf die lokale Umgebung zu erreichen.

Zur Begrünung im Plangebiet vgl. auch C55_Anplantungen_Begrünung.

Zu 10.

Im weiteren Planungsprozess werden durch entsprechende Fachbüros konkretisierende Konzepte erstellt. In diesen Konzepten werden die gesetzlich verankerten Ziele zum Klimaschutz und zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen umgesetzt. Es wird kein Erfordernis gesehen, neben dem bereits vorliegenden klimaökologischen Gutachten ein weiteres Klimagutachten zu erstellen.

Expert*innen sollen auch in den hochbaulichen Realisierungswettbewerb eingebunden werden, zu dessen Durchführung sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Unter Berücksichtigung der auf dieser Planungsebene verfolgten Ansätze einer nachhaltigen Entwicklung der Festsetzungen im Bebauungsplan sowie der Verpflichtungen der Projektentwicklerin im Städtebaulichen Vertrag überwiegen im Ergebnis der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund

und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert. Der Städtebauliche Vertrag wurde ergänzt. Die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele erfolgt in den konkretisierenden Planungsebenen.

Fazit:**Städtebauliches Konzept / Masterplan**

Der Masterplan wird zu folgendem Thema ergänzt:

- Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit
 - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Ergänzung des Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“
- Redaktionelle Ergänzung der Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag, insbesondere die Berücksichtigung des „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“

Städtebaulicher Vertrag

- Ergänzung einer Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

C60_Solaranlagen

Thema: Klimaschutz - Photovoltaik als regenerative Energieform

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Nutzung von Photovoltaikanlagen und die Forderungen aus dem Solargesetz Berlin zu wenig Berücksichtigung finden würden. Es sollten Photovoltaikanlagen errichtet werden. Dachbegrünung und Solarnutzung sollten mindestens 50 % umfassen. Außerdem solle das Solargesetz Berlin, das erst ab 2023 gilt, bereits verpflichtend in der ‚Urbane Mitte Süd‘ angewandt werden.

Abwägung

In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 heißt es auf Seite 126: „Die ‚Urbane Mitte‘ soll zu einem nachhaltigen Stadtquartier entwickelt werden. Dabei spielen regenerative Energieformen eine wesentliche Rolle.“ Gleichzeitig wird die bei Projektrealisierung zu verwendende Energieform im Bebauungsplan in der Regel nicht verbindlich festgesetzt. Da der Bebauungsplan als Rechtsverordnung für einen nicht begrenzten Zeitraum erlassen wird, wird Spielraum gelassen, zeitgemäße Energieformen einzusetzen.

Auf den exponierten Dachflächen der Türme sollen Solaranlagen ausnahmsweise zulässig sein. Die ausnahmsweise Zulässigkeit bedeutet nicht, dass Solaranlagen nicht gewollt sind, sondern ist darin begründet, dass die Solaranlagen auch oberhalb der festgesetzten maximalen Gebäudeoberkante zulässig sein sollen. Das wird hier planungsrechtlich als Ausnahmefall geregelt.

Das Solargesetz Berlin muss auch in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ umgesetzt werden. Das Gesetz ist am 16.07.2021 in Kraft getreten, die Solarpflicht gilt ab dem 01.01.2023. Ziel des Solargesetzes Berlin ist es, die Solarpotenziale auf den Dächern Berlins nutzbar zu machen und somit einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele zu leisten. Das Gesetz trägt zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2050 bei. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab 2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Eine textliche Festsetzung im Bebauungsplan dazu ist nicht erforderlich.

Im Bebauungsplan wird in der textlichen Festsetzung 10.1 geregelt, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 die Dächer als Flachdächer auszubilden sind. Die Flachdächer sind sehr gut für Photovoltaikanlagen geeignet. Es ist eine Kombination mit extensiven Gründächern vorgesehen. Der Nachweis über die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

Zur Dachbegrünung vgl. C55_Anpflanzungen_Begrünung

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung des Solargesetzes Berlin

C61_Beeinträchtigung_Denkmäler

Thema: Denkmalschutz / Denkmäler in der Umgebung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen auf die umliegenden Denkmäler nicht angemessen berücksichtigt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die Belange der Denkmalpflege würden nicht berücksichtigt werden.
- Der historische Ort würde durch die Bebauung nicht aufgewertet, sondern zerstört werden.
- Die historischen, teilweise unter Denkmalschutz stehenden Bauten würden verdeckt werden.
- Die Gleisanlagen würden in den Hintergrund gedrängt werden.
- In der Begründung würde die Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern (z.B. Sicht auf die Hochbahnviadukte, Wahrnehmung des U-Bahnhofs Gleisdreieck, des Wasserturms auf dem Gelände des Technikmuseums und des ehemaligen Postbahnhofs) erkannt werden, aber es gäbe keine Schutzmaßnahmen.
- Das einzigartige Zeugnis historischer Verkehrskultur (*Anm.: hier wird sich auf die Anlagen des ehemaligen Potsdamer und Anhalter Bahnhofs bezogen*) sollte erhalten werden, zumal es mit dem Gedenken an die in der NS-Zeit Deportierten verbunden ist.
- Das Bahnhofsgebäude mit seiner markanten Stahlkonstruktion wäre identitätsstiftend für das Quartier und sollte weiterhin sichtbar bleiben.
- Der U-Bahnhof Gleisdreieck stünde nicht wegen seiner Schauseite zur Straße unter Denkmalschutz, sondern wegen der Konstruktionen, die nur vom Park sichtbar wären.

- Es wäre nicht richtig, dass der denkmalgeschützte U-Bahnhof durch den Bau der S-Bahnlinie S21, insbesondere des Bahnhofs, schon verstellt wird. Denn die neue S-Bahnlinie S21 wird ungefähr auf der Trasse und in der Höhenlage des ehemaligen Ringbahnviadukts verlaufen. Sie würde den Blick auf den U-Bahnhof nicht einschränken.

Abwägung

Die Belange des Denkmalschutzes wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und in der Abwägung angemessen berücksichtigt. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im nahen Umfeld des Plangebiets werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur gewürdigt.

Die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ hat Auswirkungen auf die Sichtbarkeit des U-Bahnhofs Gleisdreieck mit Viadukten sowie den ehemaligen Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums, allerdings keine wesentlichen.

Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind die geplanten Türme 6 (Höhe 49 m ü. Gelände) und 7 (Höhe 25 m ü. Gelände). Die beiden Türme 6 und 7 haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die Viadukte der U1 und U2 sowie den U-Bahnhof Gleisdreieck und verdecken nur sehr eingeschränkt die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck mit Viadukten. Die Sicht auf den ehemaligen Postbahnhof ist nur direkt aus Süden blickend eingeschränkt. Die Sicht auf die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums wird zusätzlich nur aus Südwesten eingeschränkt, überwiegend wird die Sicht durch den Postbahnhof versperrt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Gebäude auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums eher niedrig und in eine waldartige Parklandschaft eingebettet sind, wodurch die Sichtbarkeit aus westlichen Richtungen im Bestand bereits eingeschränkt ist. Die Einzelstellung der geplanten Türme 6 und 7 gewährt Durchblicke und schafft neue Sichtachsen. Insgesamt sind die Einschränkungen vertretbar.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit überhaupt nicht wahrgenommen werden konnten.

Es ist positiv hervorzuheben, dass durch den Bau der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der damit verbundenen Reaktivierung der Gewerbebrache das Umfeld der Denkmäler gestaltet, städtebaulich aufgewertet und erschlossen wird, was auch die Außenwirkung und die Erlebbarkeit der Denkmäler verbessert.

Die denkmalpflegerischen Belange wurden ermittelt und in die Abwägung eingestellt. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 sind auf Seite 213 die Belange des Denkmalschutzes und auf Seite 221 die Auswirkungen auf den Denkmalschutz ausgeführt. Die Ausführungen in der Begründung werden insbesondere zum Thema Umgebungsschutz, vor allem des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin) ergänzt.

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mehrfach beteiligt. Aufgrund der Stellungnahmen wurde das denkmalpflegerische Gutachten Gleisdreieck vom Juni 2017 als Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt. Das Fachgutachten wurde den Fachbehörden zur Kenntnis gegeben und die Aussagen in der weiteren Planung berücksichtigt. Im Rahmen der weiteren Ausarbeitung der Planung wurden intensive Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und der unteren Denkmalschutzbehörde geführt. In der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ (07.12.2018 bis 31.01.2019) hatten weder das Landesdenkmalamt noch die Untere Denkmalschutzbehörde Anmerkungen zur Planung. Wörtlich hat die Untere Denkmalschutzbehörde mitgeteilt: *„Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde gibt es im Rahmen der erneuten Trägerbeteiligung nichts zu bemerken.“*

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zu den Belangen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zum Thema Umgebungsschutz des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin)

C62_Ortsbild_Sichtachsen

Thema: Ortsbild, Sichtbeziehungen und Sichtachsen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Ortsbild verändern und bisherige Sichtbeziehungen beeinträchtigen würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Das Ortsbild würde nachhaltig negativ verändert werden.
2. Die geplanten Hochhäuser würden einen Störfaktor im Stadtbild darstellen. Sie würden wie eine künstliche Barriere wirken, statt Kreuzberg und Schöneberg zu verbinden.
3. Der historische Freiraum der Güterbahnhöfe der Potsdamer und der Anhalter Bahn sowie des Postbahnhofs würden visuell zerschnitten werden. Auch der Freiraum des Parks am Gleisdreieck würde zerschnitten werden.
4. Bisherige Sichtbeziehungen auf denkmalgeschützte Gebäude oder identitätsstiftende Landmarken würden eingeschränkt werden. Dabei sollten sie erhalten und geschützt werden. Die historische, den Ort prägende Kulisse würde beeinträchtigt werden.
5. Die weiten Blickmöglichkeiten im Park am Gleisdreieck würden durch die geplante Bebauung eingeschränkt oder auch nachhaltig zerstört werden.
6. Die Gebäudehöhen würden veränderte Sichtachsen weit über die Bezirksgrenze hinaus (z.B. zum Fernsehturm) schaffen oder bisherige Blickachsen beeinträchtigen.
7. Da das Gebiet des Bebauungsplan VI-140cab nur den südlichen Abschluss der geplanten Gesamtbebauung bildet, bestünde die Gefahr, dass bei einer Verzögerung oder Verhinderung der anderen B-Pläne der ‚Urbanen Mitte‘, hier ein Torso als Fremdkörper entstünde.

Abwägung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nur die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7) des Gesamtprojekts ‚Urbane Mitte‘ festgesetzt werden. Der parallel in Aufstellung befindliche Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) beinhaltet die übrigen fünf Türme (MK 1 bis MK 5). Gegenstand dieser Abwägung sind nur die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 werden auf den Seiten 213-214 im Kapitel „Abwägung der öffentlichen und privaten Belange“ Ausführungen zu folgenden Belangen gemacht:

- Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege

Auf diese Ausführungen wird hier u.a. verwiesen.

Zu 1.

Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach.

Seit 1993 wurden große Teile für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz / Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet.

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf mehreren umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanen Stadtquartier gewünscht. Hier soll auf einer Gewerbebrache ein urbanes Quartier an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs entstehen, das unter Einbeziehung der Bauten und Gleisanlagen von U- und S-Bahn städtebaulich auch als etwas Herausragendes gestaltet werden soll.

Das Plangebiet stellt sich zurzeit als städtische Brache dar, am Rande einer preisgekrönten und gut frequentierten Parkanlage. Es ist eine Liegenschaft mit außerordentlich schwierigen Randbedingungen, die deshalb bisher auch noch nicht entwickelt wurde.

Die Entwicklung des Plangebiets ‚Urbane Mitte‘, aber insbesondere die Entwicklung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) ist eine städtebauliche Aufwertung, die weit über das Plangebiet hinaus ausstrahlen wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Die Türme 6 und 7 werden von Nordwesten, Westen und Süden gut sichtbar sein. Sie betonen den Ort als zentralen urbanen Treffpunkt, werten den Bereich städtebaulich auf und sind Bestandteil einer neuen östlichen Raumkante des Westparks.

Zu 2.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die beiden geplanten Türme subjektiv als Störfaktor im Stadtbild empfunden werden. Die Ansicht, dass die geplanten Neubauten wie eine Barriere zwischen Kreuzberg und Schöneberg wirken werden, wird nicht geteilt. Diese Wirkung hat die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit einer Plangebietsgröße von nur ca. 8.000 m² und den beiden einzelnen Türmen 6 und 7 nicht.

Zu 3.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum das am östlichen Parkrand liegende Projektgebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den historischen Freiraum und den Park am Gleisdreieck zerschneiden solle. Die ‚Urbane Mitte‘ und damit die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck (siehe C26_Gesamtentwicklung) und berücksichtigen deren Ziele und Inhalte, die insbesondere im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) festgehalten sind.

Zu 4. bis 6.

Die Türme 6 und 7 schränken die weiten Blickmöglichkeiten im 31,5 ha großen Park am Gleisdreieck nur unwesentlich ein, da sie zwar am Rand, aber außerhalb des Westparks und dazu noch östlich der Fernbahngleise angeordnet sind. Möglich ist eine Einschränkung von Sichtbeziehungen von Westen aus dem Park

Richtung Osten in das sich anschließende Stadtgebiet. Zur Reduzierung der Einschränkungen wird im Plangebiet u.a. eine in den Obergeschossen offene Bebauung mit zwei einzelnen versetzt angeordneten Türmen (Turm 6 und 7) gewählt, die Durchblicke ermöglicht. Zu den Sichtbeziehungen auf denkmalgeschützte Gebäude vgl. C61_Beeinträchtigung_Denkmäler.

Den Auswirkungen auf bestehende Sichtbeziehungen steht die Schaffung neuer Sichtbeziehungen gegenüber. Der östliche Übergang vom Park in den Siedlungsbereich wird gestaltet und die Türme werden zu neuen Blickpunkten. Insgesamt sind die Auswirkungen auf Sichtachsen und -beziehungen nicht wesentlich.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck. Auch dieses Ergebnis der Umweltprüfung wurde in die Abwägung eingestellt.

Zu 7.

Zum Ortsbild wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 214 u.a. folgendes ausgeführt:

„Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden. Es sind Vorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und deren Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.“

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck und dem Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zu den Belangen der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile
- Redaktionelle Ergänzung der Ausführungen zu den Belangen der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege

C63_Park_Erhalt

Thema: Park am Gleisdreieck – Erhalt

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass zum einen durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ Flächen des Parks am Gleisdreieck Bestandteil der Baugebiete werden und sich zum anderen der Charakter der Parks ändern würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Park am Gleisdreieck solle nicht bebaut oder in seiner Größe verkleinert werden. Das würde zu einem Verlust von Natur und Grünflächen führen. Er solle in der jetzigen Form mit seinen naturbelassenen Flächen erhalten bleiben.
- Das Gutachten zur Nutzungszunahme würde fälschlicherweise nicht berücksichtigen, dass durch den Bau der 7 Häuser mehrere Hektar Parkfläche des Westparks verloren gehen würden.
- Der Park am Gleisdreieck würde von Anwohnenden und der Stadtbevölkerung als Ort der Ruhe und Erholung genutzt werden. Er wäre gleichsam wertvoll für Mensch und Natur.
- Den im Park am Gleisdreieck angesiedelten Tieren würde weiterer Rückzugsraum entzogen und durch den Wegfall von Wiesenflächen würde das Insektensterben beschleunigt werden.
- Im Allgemeinen würde der Erhalt der städtischen Freiflächen als sehr wichtig angesehen werden.
- Es würden größere Park- und Freianlagen im Nahbereich von Wohnquartieren (insb. seit der Corona-Pandemie und vor dem Hintergrund des Klimawandels) benötigt werden.
- Kreuzberg und Schöneberg wären bereits mit Grünflächen unterversorgt.
- Nach Fertigstellung des Bauvorhabens würde sich der Charakter des Parks am Gleisdreieck erheblich verändern.
- Durch die hohen Gebäude würde der Park am Gleisdreieck zerschnitten werden und wäre nicht mehr als ein zusammenhängender Park zu erfahren.

Abwägung

Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ und der Park am Gleisdreieck sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, die vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) um eine große zentrale Parkanlage beinhaltet und im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbart wurde. Die Planung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ -als eines der vier Baufelder- berücksichtigt die Vereinbarung im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005). Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der Park am Gleisdreieck wird durch die Randbebauung aus objektiver Sicht weder als Grünfläche noch als Naherholungsgebiet beeinträchtigt. Das subjektive Empfinden kann anders sein. Als öffentliche Parkanlage steht sie jedem offen. Daran wird sich durch die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nichts ändern.

Die Verbindung zwischen West- und Ostpark wird heute über eine Fuß- und Radwegeverbindung (Abschnitt des Radfernwegs Berlin-Leipzig) hergestellt. Die Planung hat keine Auswirkungen auf diese bestehende Wegeverbindung.

Im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ist der Bedarf an Grünflächen eben durch die große Parkfläche, die vollständig erhalten bleibt, gedeckt.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich durch das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ der Charakter des gesamten Parks am Gleisdreieck ändern sollte, siehe auch

- C62_Ortsbild_Sichtachsen
- C64_Park_optische_Einengung
- C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
- C67_Park_Übernutzung

- C68_Park_Aufenthaltsqualität

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung von Ausführungen zur ausreichenden Versorgung mit Grün- und Freiflächen
- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema „Zunahme der Nutzerfrequenz im Park am Gleisdreieck“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C64_Park_optische_Einengung

Thema: Park am Gleisdreieck - optische Einengung durch die Hochhausbebauung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. durch die Realisierung der zulässigen Hochhausbebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ der Park am Gleisdreieck optisch eingengt werden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Die geplante Bebauung würde das Raumgefühl im Park einschränken und das Gefühl von Enge verstärken.
- Der bisher interessante optische Gesamteindruck des Westparks würde von den geplanten Hochhäusern erdrückt werden. Die hohe Baudichte und die massiven Baukörper am Rand erdrücken den Park.
- Der Westpark würde durch die Höhe der Gebäude bedrängt und zum „grünen Schlauch“ / „Vorgarten“ / „Bettvorleger“ / „grünen Abstandsfläche“ zwischen massiven Gebäuden degradiert werden.
- Wenngleich faktisch keine Flächen des Parks am Gleisdreieck in Anspruch genommen werden, so bleibt die Wirkung von massiver (Hochhaus-) Bebauung auf das Empfinden der Parkbesucher unberücksichtigt.
- Eine geringere Bebauungsdichte hätte u.a. positive Auswirkungen auf das Raumgefühl im Park am Gleisdreieck.

Abwägung

Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält. Eines der Baufelder ist die ‚Urbane Mitte‘. Grundlage ist der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005, siehe C26_Gesamtentwicklung.

Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht. Der Park erhält auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zunächst die südlich gelegenen Türme 6 (MK 6) mit einer Höhe von 49 m über Gelände und 7 (MK 7) mit einer Höhe von 25 m über Gelände festgesetzt. Nur ihre Auswirkungen sind Gegenstand dieses Verfahrens. Objektiv kommt es durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu keiner Einengung des Parks am Gleisdreieck, die Breite des Parks bleibt in seiner derzeitigen Form erhalten. Es wird jedoch zur Kenntnis genommen, dass Nutzer des Parks die Randbebauung als optische Einengung empfinden. Diese Empfindungen sind sehr subjektiv und entziehen sich der Abwägung.

Zur Ergänzung wird auch auf folgende Cluster verwiesen:

- C62_Ortsbild_Sichtachsen
- C63_Park_Erhalt
- C68_Park_Aufenthaltsqualität

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark

Thema: Park am Gleisdreieck – Verschattung des Westparks_Ostparks

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. durch die geplante Hochhausbebauung der Park am Gleisdreieck (vor allem der Westpark) verschattet werden würde und dies relevante negative Auswirkungen hätte. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Eine negative Folge der geplanten Bebauung wäre die Verschattung des Westparks am Vormittag und damit der Verlust der Morgensonne im Park am Gleisdreieck.
- In den Wintermonaten würden morgens nicht nur der mittlere Teil des Westparks verschattet werden, sondern auch der komplette nördliche Teil.
- Die Verschattung würde die Flora sowie die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck beeinträchtigen.
- Auch die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers wäre durch die Verschattung der Parkflächen beeinträchtigt.
- Anders als in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab dargestellt, wird die Verschattung des Westparks weder als geringfügig noch als unerheblich angesehen.
- Die Verschattung wäre falsch berechnet und nicht ausreichend genau dargestellt.
- Durch eine niedrigere Bebauung könnte die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert werden.

Abwägung

Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen

und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering.

In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben.

Westpark

- Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten.
- Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen.
- Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden.

Bis auf die Wintermonate fällt also ab 10.00 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark. In den Wintermonaten wandert der Schatten später, aber auch nur bis 11.00 Uhr durch den Westpark.

Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt. Das entspricht einem minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass entgegen der Darstellung in der Stellungnahme nur einige wenige Teilbereiche des Westparks von einer morgendlichen Verschattung betroffen sind. In einem Großteil des Parks ändert sich die Besonnungssituation nicht. Auch im Winter wird durch die beiden Türme zu keinem Zeitpunkt der komplette nördliche Teil verschattet.

Die zeitlich stark begrenzte und wandernde Verschattung hat, wenn überhaupt, nur geringe Auswirkungen auf die Flora im Westpark. Die Standortbedingungen für Pflanzen können sich im Bereich der Verschattung geringfügig ändern. Betroffen wären allerdings lediglich Pflanzen, die einen vollsonnigen Standort benötigen. Tatsächlich ist es in den Sommermonaten eher das Problem, dass im Park die Pflanzen an den vollsonnigen Standorten in den sommerlichen Hitzephasen leiden. Wesentliche Folgeschäden an der Fauna sind von daher ebenso nicht erkennbar.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers durch die geringfügige Verschattung der Parkflächen beeinträchtigt werden sollte. Wie oben ausgeführt, zeigen die Besonnungsuntersuchungen, dass im West- und Ostpark auch mit der geplanten Hochhausbebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt.

Es ist richtig, dass durch eine niedrigere Bebauung die zu erwartende Verschattung des Westparks reduziert werden könnte.

Ostpark

Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten. Sie kann hingenommen werden.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Fachgutachtens zur Besonnung, Belichtung und Verschattung
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema ‚Verschattung Westpark‘ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C66_Park_Ausgleichsfläche

Thema: Park am Gleisdreieck – bereits Ausgleichsfläche

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ der Park am Gleisdreieck in seiner bereits bestehenden Funktion als Ausgleichsfläche beeinträchtigt werden würde oder sogar als neue Ausgleichsfläche für die ‚Urbane Mitte Süd‘ genutzt werden solle. Es wird auch eine Reduzierung der bestehenden Ausgleichsfläche vermutet.

Abwägung

Der Park am Gleisdreieck ist bereits Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platz/ Leipziger Platz, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez. Hier kann kein Ausgleich für Eingriffe in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ erfolgen und erfolgt auch nicht. Die durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vorbereiteten Eingriffe werden zu einem geringen Anteil im Plangebiet selbst und ansonsten durch planexterne Maßnahmen im Volkspark Friedrichshain ausgeglichen, siehe C23_Eingriff_Ausgleich.

Durch das Vorhaben wird die Ausgleichsfläche des Parks am Gleisdreieck auch nicht verkleinert. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ und der Park am Gleisdreieck sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, die vier Baufelder (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) um eine zentrale Parkanlage beinhaltet und im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbart wurde, siehe C26_Gesamtentwicklung. Der Park am Gleisdreieck als Ausgleichsfläche und die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sind also Bestandteil einer in sich abgestimmten Planung.

Kaltluftvolumenstrom

Der Park am Gleisdreieck ist u.a. eine klimatische Ausgleichsfläche für die Bebauung am Potsdamer Platz. Der Park liegt in einer Nord-Süd-gerichteten Freiraumachse und bildet in dieser Achse als große Vegetationsfläche ein relevantes Kaltluftentstehungsgebiet. Der Kaltluftvolumenstrom in dieser Freiraumachse bewegt sich von Süden nach Norden und transportiert Kaltluft und ggf. auch Frischluft, wovon insbesondere die angrenzenden Baugebiete, aber auch das gesamtstädtische Klima profitieren. Im Klimaökologischen Gutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden auch die Auswirkungen auf den Kaltluftvolumenstrom im benachbarten Park am Gleisdreieck untersucht. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte auf einen kleinen Teilbereich (im Verhältnis zur Parkgröße) nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind und die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Im Ergebnis heißt es im Gutachten: „Wie die Ergebniskarten zeigen, führt dies nicht zu einer qualitativen Verschlechterung der Kaltluftversorgung, da die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches weiterhin hoch bleibt.“ Zur Ergänzung vgl. auch C20_klimaökologische_Auswirkungen.

Die Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck wird durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht beeinträchtigt

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C67_Park_Übernutzung

Thema: Park am Gleisdreieck – Übernutzung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellte Fachgutachten „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ vom 28.11.2019 fehlerhaft wäre und die Auswirkungen durch Übernutzung des Parks am Gleisdreieck unterschätzt werden würden. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten

1. Es wird im Gutachten von 2.650 Beschäftigten im Projekt „Urbane Mitte“ ausgegangen. Das Projekt wird auf der Website mit 3.000 Arbeitnehmenden beworben.
2. Die Zahl der ermittelten zusätzlichen Parknutzenden wird pauschal um ein Drittel reduziert. Dieser Anteil wäre zu groß. Hier läge bei der Einberechnung des Anteils von Homeoffice und den Dienstreisezeiten ein Rechenfehler.
3. Es ergäbe sich eine Zahl von täglich 1.353 bis 1.532 zusätzlichen Parknutzenden nach Fertigstellung der gesamten ‚Urbanen Mitte‘.
4. Die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius würde schon ohne das Projekt „Urbane Mitte“ unter den Wert für wohnungs- und siedlungsnahen Parkanlagen von 13 m²/Einwohner fallen. Die zusätzlichen Parknutzenden würden die Grünflächenausstattung von 12,7 auf 12,2 m²/Einwohner*in reduzieren.

5. Es sei nicht plausibel, die im Gutachten ermittelte zusätzliche Zahl an Nutzenden auf die gesamte Parkfläche zu beziehen. Es dürften nur die Wegeflächen, berücksichtigt werden.
6. Es müsste ergänzend berücksichtigt werden, dass mit den Bürobauten auch neue Wohnhochhäuser hinzukämen, deren Auswirkungen auch zu betrachten wären („absehbare Kontextänderungen“).
7. Die Zahlen der zu erwartenden Zuzüge wären nicht korrekt, da nicht alle Baumaßnahmen in der Umgebung berücksichtigt wären.
8. Bei der Grünflächenberechnung würden Zahlen des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf mit einbezogen werden. Dieser Bezirk würde aber nicht an den Gleisdreieckpark angrenzen.

Auswirkungen

- Es wird ein starker Anstieg der Anzahl der Parknutzenden befürchtet, was wiederum eine Übernutzung des Parks am Gleisdreieck zur Konsequenz hätte. Weitere Nutzungen in der vorgesehenen Dichte und Belegung wären somit nicht verträglich.
- Der Park am Gleisdreieck wäre bereits zum jetzigen Zeitpunkt übernutzt und die Belastungsgrenzen wären erreicht (u.a. aufgrund der neuen Wohnbebauung).
- Der Park am Gleisdreieck würde durch „Tausende von Berufspendelnden“ auf den Wegen und Freizeitflächen beeinträchtigt werden.
- Eine Übernutzung würde zu einer Steigerung der bereits vorhandenen Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen führen (u.a. zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden).
- Es wird gefragt, wie der Park die vielen zusätzlichen Menschen aushalten solle, die zur Mittagspause hineinströmen würden.
- Aufgrund der Übernutzung der Parks am Gleisdreieck würden Beeinträchtigungen für Anwohnende (Lärmbelästigungen, räumliche Enge und fehlende Erholung) entstehen.
- Es sollte berücksichtigt werden, dass auch durch den Bau des geplanten Bahnhofs der S21 eine Nutzungszunahme des Parks am Gleisdreieck zu erwarten wäre.
- Der Grünflächenanteil pro EW zeigt, dass das Verhältnis in Kreuzberg bereits jetzt unterschritten wäre.
- Die Vermutung der Übernutzung könne das Gutachten nicht widerlegen.

Abwägung

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Um diese Zunahme zu quantifizieren und zu bewerten wurde eine gutachterliche Stellungnahme verfasst. Das Ergebnis dieser gutachterlichen Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand 28.11.2019) ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 238-239 dargestellt.

Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor.

Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten

Unter Berücksichtigung der Anmerkungen wurde die Ermittlung der zusätzlichen Nutzerfrequenz im Fachgutachten überarbeitet. Die genauen Berechnungen sind dem Fachgutachten zu entnehmen. Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

Zu 1.

In der gesamten ‚Urbanen Mitte‘ werden künftig bei Volllastung ca. 2.650 Menschen arbeiten. Diese Zahl wurde auf Grundlage der Geschossfläche und des Nutzungskonzeptes ermittelt. Die Angabe der Beschäftigten auf der Projekt-Homepage ist aufgerundet worden, entspricht aber der Größenordnung.

Zu 2.

In der ‚Urbanen Mitte‘ werden künftig bei Volllastung ca. 2.650 Menschen arbeiten. Im Regelfall werden diese wochentags von 9 bis 16 Uhr in dieser Anzahl präsent sein. Aufgrund erhöhter Homeoffice-Arbeiten und Reiseaktivitäten der Bürobeschäftigten sowie anteiligen Urlauben ist von einer mittleren Präsenz von maximal 80 % der Bürobeschäftigten auszugehen, was sich entsprechend dämpfend auf eine potenzielle Nachfrage nach Aktivitäten im Park am Gleisdreieck auswirkt.

Zu 3.

Der größte frequenzmindernde Effekt geht von den üblichen Freizeitgewohnheiten der Bürobeschäftigten aus. In Abhängigkeit ihrer Lebens-/Altersphase werden Freizeitaktivitäten unterschiedlich intensiv im außerhäusigen oder innerhäusigen Bereich vorgenommen. Für die Urbane Mitte am Gleisdreieck kann von einer Anzahl von ca. 1.345 Bürobeschäftigten ausgegangen werden, die verstärkt außerhäusigen Freizeitaktivitäten nachgehen. Diese müssen jedoch nicht zwingend am Bürostandort erfolgen, weshalb von einer deutlich geringeren Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von ca. 673 Personen ausgegangen werden kann. Davon "stammen" ca. 134 Personen aus den auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entfallenden Nutzungen und ca. 539 Personen auf Nutzungen des Bebauungsplans VI-140caa „Urbane Mitte Nord“.

Zu 4.

Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün als unverbindlicher Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ aktuell mit 14,4 m²/Einwohner*in zwar niedriger als die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,4 m²/Einwohner*in) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnahen Parkanlagen von zusammen 13 m²/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m²/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m²/Einwohner*in drücken.

Zu 5.

Im Fachgutachten wird bei der Ermittlung der Grünflächenausstattung die zusätzliche Zahl an Nutzenden auf die gesamte Parkfläche bezogen und nicht nur auf die Wegeflächen. Dieses Vorgehen entspricht der üblichen Methodik.

Zu 6.

In die Abwägung werden (nur) die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ eingestellt. Mögliche zukünftige Bauprojekte und ihre Auswirkungen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans.

Zu 7.

Die Zahlen der zu erwartenden Zuzüge wurden geprüft und aktualisiert. Das Gutachten „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 enthält dazu auf Seite 8 folgende Ausführungen:

„Wegen diverser Wohnungsbauprojekte, die in den Jahren 2020 bis 2025 abgeschlossen wurden/werden, steigt die Einwohnerzahl im fußläufigen Radius zum Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck (entspricht 700-m-Radius) um weitere rd. 1.400 Einwohner an. Aus diesem Anstieg resultiert ein Rückgang der (rechnerischen) Grünflächenausstattung auf ca. 13,8 qm/Einwohner. Dieser Wert liegt noch leicht oberhalb der empfohlenen Grünflächenausstattung von 13 qm/Einwohner gemäß Charta für das Berliner Stadtgrün.

Für die den Park am Gleisdreieck umgebenden Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Tempelhof-Schöneberg wird eine Bevölkerungszunahme von bis zu +4,7 % bis zum Jahr 2030 prognostiziert. Die Prognose liegt unterhalb dem kurz- bis mittelfristig absehbaren Anstieg im fußläufigen Nahbereich. Wird für die Wohngebiete des 701- bis 1.000-m-Radius (die in der Betrachtung des fußläufigen Nahbereichs fehlen) ein Anstieg in Höhe der aktuell bekannten Wohnungsbauprojekte unterstellt, so ist von weiteren rd. 2.400 Einwohnern bis spätestens 2030 auszugehen, insgesamt ein Anstieg um ca. 12 % auf rd. 57.570 Einwohnern. Bezogen auf die bestehende Grünflächenausstattung senkt sich dadurch der Ausstattungswert auf 12,9 qm/Einwohner ab.“

Zu 8.

Es ist richtig, dass der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf nicht an den Park am Gleisdreieck angrenzt. Im Fachgutachten wurde das Kapitel 4 Grünflächenausstattung entsprechend geändert. Es kommt zu keiner relevanten Änderung des Gutachtenergebnisses.

Auswirkungen

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wird sich auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Das ist zunächst eine wertneutrale Feststellung, denn sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck, siehe auch C26_Gesamtentwicklung. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat grundsätzlich einen Vorrang vor der anderen.

Zusammenfassend kommt der Gutachtende in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis:

- Werden die Empfehlungen der Charta für das Berliner Stadtgrün als Orientierungswert für die Beanspruchung von öffentlichen Grünflächen in wohnungsnahen Bereichen herangezogen, zeigt sich, dass die Grünflächenausstattung für die Bewohner in einem 1.000-m-Radius des Vorhabens ‚Urbane Mitte‘ aktuell mit 14,4 m²/Einwohner*in zwar niedriger als die durchschnittliche Grünflächenausstattung in Berlin insgesamt (28,4 m²/Einwohner*in) ausfällt, aber dennoch oberhalb des Wertes für wohnungs- und siedlungsnahen Parkanlagen von zusammen 13 m²/Einwohner*in (empfohlener Wert im 1.000-m-Radius) liegt. Auch künftige Wohnungsbauprojekte innerhalb dieses Radius sowie etwaige Nachverdichtungen im Bestand (und damit Erhöhung des Wohnungsbestands bzw. der Einwohner) würden den Ausstattungswert mit 12,9 m²/Einwohner*in nur marginal unter den empfohlenen Referenzwert von 13 m²/Einwohner*in drücken.
- Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden.
- Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besuchenden je 386 m² Parkfläche (Park am Gleisdreieck Ost und West). Unter Berücksichtigung der Geschossflächenverteilung verteilt sich das ermittelte zusätzliche Besucheraufkommen im Park auf 134 Personen werktäglich durch die „Urbane Mitte Süd“ im Park mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt.
- Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weiterhin den Anwohnenden "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzergruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen werden.

- Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesuchende nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigten und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünlagengesetz formulierten Regeln halten würden.

Berufspendelnde

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich Tausende von Berufspendelnden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf den Wegen und vor allem auf den Freizeitflächen des Parks am Gleisdreieck aufhalten sollten. Es ist davon auszugehen, dass nur ein geringer Anteil einen Arbeitsweg hat, der durch den Park führt. Dabei ist wünschenswert, dass viele der Büronutzenden mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen werden. Das ist Ziel des Mobilitätskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und entspricht den Zielen des Landes Berlin. Radfahrende können die ‚Urbane Mitte Süd‘ über die verlängerte Trebbiner Straße oder über den Radfernweg erreichen. Die Erholungsqualität des Parks wird durch die Berufspendelnden nicht wesentlich beeinträchtigt.

Für diese Abwägung sind lediglich die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ relevant. Sie sind mit maximal 135 Personen werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Fachgutachten

- Aktualisierung des Fachgutachtens zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck durch eine Zunahme der Nutzerfrequenz
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand: 10.12.2021)

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Änderung und Ergänzung der Ausführungen zum Thema „Zunahme der Nutzerfrequenz im Park am Gleisdreieck“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

C68_Park_Aufenthaltsqualität

Thema: Park am Gleisdreieck –Erholungsfunktion / Aufenthaltsqualität

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck stark beeinträchtigt werden würde. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Der Charakter und die Erholungsfunktion des Parks am Gleisdreieck als Naherholungsgebiet (für die anwohnende Bevölkerung) würde massiv beeinträchtigt werden, z.B. durch Minderung des Landschaftserlebens, Geschäfts- und Alltagstrubel.
- Die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck würde gemindert werden, z.B. durch Verschattung und Erhöhung der Windgeschwindigkeiten. Damit würde der Park entwertet werden. Es würde die Lebensqualität, die der Park am Gleisdreieck bietet, zerstört werden.
- Die Verschattung der Parkflächen würde einen großen Einfluss auf die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers haben.
- Die geplanten Hochhäuser hätten eine unverhältnismäßig starke Wirkung auf die Nutzer des Westparks.
- Durch die Größe des Projektes bestünde ein Risiko, dass der Park in seiner aktuell breit angelegten Nutzung an Akzeptanz verliert.
- Mit der Veränderung des Parks am Gleisdreieck wird sich im Rahmen der Fachgutachten nicht auseinandergesetzt.

Abwägung

Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005). Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in zentraler Lage. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen, siehe C26_Gesamtentwicklung.

Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf einer Gewerbebrache östlich des Westparks mindert nicht die Aufenthaltsqualität im Park am Gleisdreieck, und zerstört auch nicht die Lebensqualität und entwertet den Park nicht. Der Park am Gleisdreieck wird durch die Urbane Mitte Süd gegenüber der Bestandssituation nur unwesentlich mehr verschattet, vgl. C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark. Auch die Windgeschwindigkeiten nehmen nicht zu. Die Aufenthaltsqualität im Park bleibt daher erhalten. Die Lebensqualität, die der Park der Umgebung bietet, wird jedenfalls durch die Urbane Mitte Süd mit Blick auf den Park nicht zerstört.

Die ‚Urbane Mitte Süd‘ entsteht an einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt des ÖPNV, der durch die Ergänzung der geplanten S-Bahnlinie S21 noch ausgebaut wird. Hier wird es Frequenzen und Bewegungen geben. Der Verkehrsknotenpunkt wird mit Hochbauten und Nutzungen ergänzt und betont. Die Angebote und die Belebung des Plangebiets als Ergänzung zu den sonstigen Nutzungen im Areal Gleisdreieck sind planerisch gewollt. Wie sie von einzelnen Bürger*innen subjektiv empfunden werden, ist sehr individuell und entzieht sich der Abwägung.

Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer Gestaltung. Eine Minderung des Landschaftserlebens im 31,5 ha großen Park ist nicht erkennbar. Die Verschattung des Westparks wurde gutachterlich untersucht. Die Auswirkungen sind gering, siehe auch C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark. Ein wesentlicher Einfluss der Verschattung auf die Wohn- und Freizeitqualität des Quartiers ist nicht erkennbar. Die Windgeschwindigkeit wird im Park nicht erhöht, siehe auch C20_klimaökologische_Auswirkungen, lediglich der Windkomfort im Plangebiet ändert sich, siehe auch C22_Windkomfort.

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Bürger*innen die geplanten Hochhäuser ablehnen. Diese Ablehnung sollte aber nicht verallgemeinert werden. Allein durch ihre Sichtbarkeit ist keine starke Auswirkung gegeben. Das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ liegt zwar am Rand des Westparks, aber östlich der Fernbahn und damit städtebaulich vom Westpark getrennt. Die Parkfläche selbst wird durch die Bebauung nicht verändert, weder in ihrer Größe noch in ihrer

Gestaltung. Sollte sich eine nutzende Person in ihrem subjektiven Empfinden durch die beiden Türme gestört fühlen, so bietet der Park mit seiner Größe von 31,5 ha Größe vielfältige Möglichkeiten, um sich in anderen Parkbereichen aufzuhalten. Zu beachten ist auch, dass der Park am Gleisdreieck nicht nur Erholungsgebiet für die Anwohnenden ist. Der Park ist eine öffentliche Grünanlage, die von jedem im Rahmen der Regelungen des Grünanlagengesetzes genutzt werden kann, auch von den zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘.

Es ist nicht richtig, dass sich im Rahmen der Fachgutachten mit der Veränderung des Parks am Gleisdreieck nicht auseinandergesetzt wurde. Gutachterlich untersucht wurden folgende Themen:

- die Zunahme der Frequentierung im Park am Gleisdreieck, siehe C67_Park_Übernutzung
- eine Verschattung des Parks am Gleisdreieck, siehe C65_Park_Verschattung_Westpark_Ostpark
- klimaökologische Auswirkungen, siehe C20_klimaökologische_Auswirkungen
- die Auswirkungen der Planung auf die Skateranlage (Nutzungseinschränkung wegen störendem Freizeitlärm), siehe C54_schalltechnische_Untersuchung.

Die Fachgutachten waren Bestandteil der Öffentlichkeitsbeteiligung. Kein Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben ‚Urbane Mitte Süd‘ wesentliche Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse haben wird, auch nicht im Park am Gleisdreieck. Die Ergebnisse werden im Umweltbericht berücksichtigt, sind in die Abwägung eingestellt worden und in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf den Seiten 237-239 dargestellt. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Redaktionelle Ergänzung zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

C69_Drogen_Kriminalität

Thema: (Drogen-) Kriminalität

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Auswirkungen insbesondere auf den Park am Gleisdreieck in Bezug auf die Zunahme von Alkohol- und Drogenkonsum, Drogenhandel und Kriminalität nicht ausreichend untersucht und berücksichtigt worden wären. Die Polizeiprävention von Berlin hätte Einspruch gegen das Projekt mitgeteilt und die Berliner Kriminalstatistik wäre zum Vorhaben nicht ausgewertet worden.

Abwägung

Im Rahmen der Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB gab der Polizeipräsident in Berlin, Abteilung städtebauliche Kriminalprävention, eine Stellungnahme zur Kriminalitätslage in der Umgebung des Plangebietes ab. Die Recherche als auch eine Befragung von Mitarbeitenden des örtlich zuständigen Polizeiabschnitts 52 ergaben keine signifikanten Auffälligkeiten und Erkenntnisse, die für die Ebene der Bauleitplanung von Relevanz sind.

Der benachbarte Park am Gleisdreieck weist nach Angaben der Abteilung städtebauliche Kriminalprävention ein „nicht unerhebliches Aufkommen an Delikten der Straßekriminalität“ auf. Aufgrund der Großflächigkeit des Parks lassen sich diese Delikte nicht für einzelne Teilgebiete verifizieren.

Es ist nicht erkennbar und wird von der Abteilung städtebauliche Kriminalprävention auch nicht benannt, dass durch die Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ die bereits bestehenden Probleme mit Straßenkriminalität noch zunehmen würden. Im Gegenteil, es ist zu vermuten, dass durch die zusätzliche Randbebauung und Belegung die soziale Kontrolle zunehmen wird.

Eine zusätzliche Untersuchung zu dem Thema Kriminalität wird nicht als erforderlich angesehen. Für das bestehende Problem der Straßenkriminalität ist die Berliner Polizei zuständig.

Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C70_Lichtverschmutzung

Thema: Lichtverschmutzung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. das Vorhaben als „Business-Zentrum“ eine Lichtverschmutzung verursachen würde.

Abwägung

Der Begriff der Lichtverschmutzung bezeichnet die dauernde Abwesenheit völliger Dunkelheit durch Lichtemissionen. Der Mangel an Dunkelheit hat zahlreiche störende Einflüsse:

- auf die Flora und insbesondere als Insektensterben auf die Fauna, betroffen sind vor allem nachtaktive Insektenarten
- auf die biologischen Tag-Nacht-Zyklen vieler Tiere
- und zunehmende Schlaflosigkeit beim Menschen

Die als Lichtverschmutzung bewerteten Vorgänge können als eine spezielle Form der Umweltverschmutzung betrachtet werden.

Bei der Lichtverschmutzung geht es insbesondere um großräumige Effekte in Städten. Es ist richtig, dass auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ zu einem geringen Teil an der Lichtverschmutzung in der Großstadt Berlin beitragen wird.

Gleichzeitig wird es als erforderlich angesehen, aus Sicherheitsgründen den Umsteigepunkt und die Rad- und Fußwege auch nachts angemessen zu beleuchten.

Da sich die Stellungnahme auch auf die geplante Nutzung als Kerngebiet bezieht und deswegen stärkere Lichtemissionen als bei einer Wohnnutzung erwartet werden, wird auf die getroffenen Regelungen zu Werbeanlagen hingewiesen. Die für den Städtebau verantwortlichen Architekt*innen haben ein Werbekonzept entwickelt, das auch Anlage zum städtebaulichen Vertrag ist. Darin sind umfangreiche Regelungen zur Gestaltung der Werbung und der eingeschränkten Zulässigkeit von beleuchteter Werbung im Plangebiet enthalten, um störende Lichtemissionen möglichst zu vermeiden. Auch bei einer Büronutzung, typischerweise von 08:00 Uhr bis 22:00 Uhr, ist nicht mit einer Lichtverschmutzung durch die Benutzung von Beleuchtung auszugehen.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C71_Abwägung_privat/öffentlich

Thema: Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die öffentlichen und privaten Belange nicht gerecht abgewogen worden wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Privatinteresse würden vor dem Interesse der Allgemeinheit gehen
 - Mit den Festsetzungen im Bebauungsplan würde ein ausschließlich wirtschaftlicher Eigennutz den Bedürfnissen der Bewohnerschaft vorgezogen werden.
 - Die Meinung der Wählerschaft sollte vor die der Wirtschaft gestellt werden. / Es sollte zugunsten der Allgemeinheit abgewogen werden.
2. Einwendungen würden nicht/ unzureichend berücksichtigt werden
 - Anmerkungen und Einwendungen hätten in keinem nennenswerten Umfang Berücksichtigung gefunden haben.
 - Die Verfasser der Stellungnahmen wünschen sich eine Berücksichtigung ihrer vorgebrachten Anmerkungen und Bedenken.
3. Die Bewertung der Auswirkungen würde angezweifelt werden / Verharmlosung der Folgen
 - Die umweltbezogenen Gutachten würden durch die Planung negiert werden.
 - Die Versiegelung würde sich negativ auf Klima, Wasserhaushalt, Bodenqualität etc. auswirken.
 - Bei geringerer Bebauung wäre eine Verminderung der Auswirkungen möglich.
 - Es würde behauptet werden, dass die negativen Folgen „unempfindlich“ wären oder es keine nennenswerten Beeinträchtigungen gäbe.
 - Es wird eine Überarbeitung der Planung und Anpassung an gesunde Arbeits- und Lebensverhältnisse gefordert.
4. Abwägung der Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ selbst die Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019 nicht berücksichtigt wurde. Darin heißt es:

"Die im Schreiben -Stapl21 vom November 2017- geäußerten Bedenken sind in die Abwägung des Bebauungsplanes VI-140ca eingeflossen.

(1.) Jedoch muss leider festgestellt werden, dass die Problematik der Beeinträchtigung der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen / Grünzug liegen, im Bebauungsplanentwurf VI-140cab nicht ausreichend gewürdigt sind. Gemäß FNP grenzt keine Baufläche an die sensiblen Grünflächendarstellungen.

(2.) Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten werden sich negativ auf den angelegten "Park am Gleisdreieck - Westpark" auswirken. Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattungen entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme, die sich in geringem Abstand zu den Grünflächen

bis in eine Höhe von ca. 50 Meter über dem Geländeniveau erheben werden. Hier bestehen Bedenken, da sich diese Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden."

5. Abwägung der Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus 12/20

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus dem Dezember 2020 in der Begründung ignoriert und bagatellisiert werden würden.

Abwägung

Zu 1. Privatinteresse vor Allgemeininteresse

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), zu ermitteln und zu bewerten (§ 2 Abs. 3 BauGB). Außerdem sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen (§ 1 Abs. 7 BauGB). Aus der Formulierung wird deutlich, dass bei der Abwägung weder öffentliche noch private Belange von vornherein höher gewertet werden. Jeder Belang ist für sich gerecht abzuwägen.

Laut der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist das Gebot gerechter Abwägung verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet, in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12. Dezember 1969 – 4 C 105.66, VerwRspr 1970, 571 (576)).

Die Kritik der Bürger*innen ist oft unkonkret. Häufig wird bereits das Ziel einer Kerngebiets- oder Büronutzung als Beispiel für eine Bevorzugung von Privatinteressen angeführt. Die fachliche Begründung für die Nutzungsausweisungen bleibt dabei meist unberücksichtigt. In den Stellungnahmen wird kein konkretes Abwägungsergebnis in der Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ benannt, dass nicht auf einer gerechten Abwägung öffentlicher und privater Belange beruht und erneut geprüft werden müsste.

Zu 2. Einwendungen würden nicht/ unzureichend berücksichtigt werden

Alle Einwendungen von Bürger*innen wurden und werden in die Abwägung eingestellt. Das Ergebnis ist nicht davon abhängig, wer die Stellungnahme abgegeben hat, sondern nur der Inhalt der Stellungnahmen ist relevant. Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind alle relevanten Belange zu ermitteln, zu bewerten und abzuwägen. In Abwägungstabellen wird das Ergebnis der Abwägung jeder einzelnen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung abgegebenen Stellungnahme dargestellt. Die Abwägungsergebnisse waren und sind Gegenstand von politischen Beschlüssen zur Weiterführung des Aufstellungsverfahrens.

Das Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplans ist ein Prozess, in dem die Planungsinhalte auf Grund von neuen Erkenntnissen oder Stellungnahmen von Behörden, Trägern öffentlicher Belange oder Bürger*innen weiter ausgearbeitet werden. Zur Nachvollziehbarkeit werden in der Begründung im Kapitel „V. Verfahren“ die Stellungnahmen und das Abwägungsergebnis aus den jeweiligen Beteiligungsschritten als Zusammenfassung dargestellt. In dem jeweils aktuellen Planentwurf sind also alle bisherigen Stellungnahmen im Abwägungsergebnis in die Planung aufgenommen worden.

Zu 3. Bewertung der Auswirkungen wird angezweifelt / Verharmlosung der Folgen

Um Auswirkungen und Folgen zu ermitteln, wurden zum einen Fachbehörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Stellungnahme aufgefordert und zum anderen Fachgutachten erstellt. Alle Informationen und Stellungnahmen aus den bisherigen Beteiligungsschritten, die von der Öffentlichkeit, den Behörden und den Trägern öffentlicher Belange abgegeben wurden, wurden ausgewertet und abgewogen. Die Ergebnisse und Maßnahmeempfehlungen aus den Fachgutachten werden berücksichtigt und in der Abwägung eingestellt und abgewogen. Auswirkungen und Folgen werden insbesondere auch im Umweltbericht dargestellt. Es ist unklar, welche Auswirkungen / Folgen im Abwägungsprozess falsch beurteilt worden wären.

Wie den Fachgutachten und der Begründung zu entnehmen ist, sind die Auswirkungen der Planung nicht wesentlich. Sie wurden in die Abwägung eingestellt. Im Plangebiet werden gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse gewahrt. Das wurde ebenfalls in unterschiedlichen Fachgutachten untersucht, wird ggf. durch Festsetzungen gesichert und in der Begründung ausgeführt.

Auch die Versiegelung hat Auswirkungen, die untersucht und dargestellt wurden, siehe Umweltbericht und C17_Versiegelungsgrad. Es ist möglich, dass eine geringere Bebauung die nicht wesentlichen Auswirkungen noch mindern würde. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt jedoch das Ziel, diesen Standort entsprechend des bisherigen Konzepts zu entwickeln, siehe auch C28_städtebauliches_Konzept.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Zu 4. Abwägung der Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019

Die Stellungnahme des Stadtentwicklungsamts des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 16.01.2019 wurde im Rahmen der erneuten Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgegeben. Die Stellungnahme wurde berücksichtigt und folgendermaßen abgewogen:

Zu (1.)

An den Geltungsbereich grenzt nach Osten zum einen das Grundstück des Deutschen Technikmuseums an, zum anderen liegt hier eine Ausbuchtung des Ostparks. Dieser Teil des Ostparks ist durch einen Zaun von dem Grundstück der 'Urbanen Mitte' getrennt und wird durch die Entwicklung der 'Urbanen Mitte' nicht beeinträchtigt.

Auf Seite 20 der Begründung (vom 06.08.2020) ist der relevante Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Berlin dargestellt. Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geplanten Kerngebiete liegen innerhalb der Darstellung einer gemischten Baufläche. Und übereinstimmend mit dem Flächennutzungsplan Berlin grenzen im Süden an das Bebauungsplangebiet Grünflächen an, d.h. der Ostpark. Die Anmerkung des Stadtentwicklungsamtes Tempelhof-Schöneberg, dass der Bebauungsplan nicht mit den Darstellungen im Flächennutzungsplan Berlin übereinstimmt, ist nichtzutreffend.

Zu (2.)

Der Ansicht des Stadtentwicklungsamts Tempelhof-Schöneberg, dass sich die im Plangebiet vorgesehenen Bauten negativ auf den Park am Gleisdreieck auswirken würden, wird aus folgenden Gründen nicht gefolgt:

Verschattung

Zur objektiven Bewertung der Auswirkungen wurde ein Besonnungs-/ Verschattungsgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ erstellt. In diesem Rahmen wurden detaillierte tageslichttechnische Untersuchungen durchgeführt. Das Ergebnis ist in der Begründung unter IV 11.1 „Verschattung des Westparks“ dargestellt. Die geplanten Türme 6 und 7 stehen relativ weit im Osten, so dass der Schatten überwiegend auf das eigene Grundstück und die Fernbahntrasse fallen wird. Der Westpark wird nur auf einer sehr geringen Fläche und auf den ganzen Tag gesehen nur kurz verschattet.

Bedrängende Wirkung

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird die Zulässigkeit zweier Gebäude festgesetzt. Das nördliche Gebäude Turm 6 darf mit einer Höhe von 49 m ü. Gelände und das südliche Gebäude Turm 7 mit einer Höhe von 25 m ü. Gelände errichtet werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um den Übergang der bis zu 90 m hohen Gebäude im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa) zum Ostpark zu gestalten.

Zur Ergänzung wird auch auf folgende Cluster verwiesen:

- C63_Park_Erhalt
- C64_Verschattung_Westpark_Ostpark

Zu 5. Abwägung der Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur K61 aus 12/20

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 06.11.2020 wurde die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Der Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 16.11.2020 bis zum 16.12.2020 öffentlich ausgelegen. Im Rahmen dieses Auslegungszeitraums hat das Bündnis Stadtnatur eine Stellungnahme abgegeben.

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Die erneute öffentliche Auslegung erfolgte aus formalen Gründen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der Bekanntmachung vom 06.11.2020 abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Die beiden Auslegungen des Bebauungsplans erfolgten direkt nacheinander. Zwischen den beiden Auslegungen erfolgte keine Abwägung der in der ersten Auslegung abgegebenen Stellungnahmen und keine Anpassung der Begründung. Die in beiden Auslegungen abgegebenen Stellungnahmen sind gemeinsam nach Abschluss der erneuten Auslegung abgewogen worden. Das gilt auch für die Stellungnahme des Bündnis Stadtnatur.

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurden die Belange, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), ermittelt und bewertet. Die öffentlichen und privaten Belange wurden gegeneinander und untereinander abgewogen. Es wurde kein konkreter Hinweis gegeben, an welcher Stelle das Gebot gerechter Abwägung verletzt wäre. Die Abwägung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C72_nur_VI-140cab

Thema: Abwägungsrelevant ist nur der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Stellungnahme

Viele Stellungnahmen beziehen sich nicht nur auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern auf das gesamte Projekt ‚Urbane Mitte‘, d.h. ebenso auf den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord).

Abwägung

Gegenstand dieses Verfahrens ist nicht das gesamte Projekt ‚Urbane Mitte‘, sondern nur der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Plangebiet werden in Bezug auf die zulässige Bebauung die Türme 6 und 7 auf einem gemeinsamen Sockelbau festgesetzt. Die weiter nördlich geplante Bebauung vor der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck (insbesondere die Türme 1 bis 5) gehört zwar zum Projekt ‚Urbane Mitte‘, ist hier aber kein Verfahrensgegenstand. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ umfasst ca. 20 % der für die gesamten ‚Urbanen Mitte‘ geplanten Geschossfläche. Es werden nur die Auswirkungen aus den Festsetzungen

im Plangebiet bewertet und in die Abwägung eingestellt. Das bezieht sich z.B. auf die prognostizierte Anzahl an Nutzenden, den zusätzlichen Verkehr, auf die Auswirkung auf Baudenkmäler, die Verschattung, die Umweltprüfung usw.

Dabei wird durchaus berücksichtigt, dass die ‚Urbane Mitte Süd‘ Teil eines städtebaulichen Entwurfs für die ‚Urbane Mitte‘ ist, der als Siegerentwurf eines Wettbewerbs in Gänze umgesetzt werden soll. Daher ist es trotz der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ unschädlich, dass einige sich auf das Gesamtkonzept beziehende Gutachten und gutachterliche Stellungnahmen ausgelegt wurden. Vielmehr konnten sich die zu beteiligenden Behörden, Träger öffentlicher Belange und die Öffentlichkeit so einen umfassenden Eindruck von der Planung und dem Gesamtkonzept sowie dessen städtebaulicher Auswirkungen verschaffen. Insofern wurde hier ein „Mehr“ an Informationen zur Verfügung gestellt.

Auch die Fachgutachten zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), die nach der Teilung dieses Bebauungsplans nicht entsprechend der neuen Geltungsbereiche unterteilt wurden, sind als Abwägungsgrundlage geeignet, da sich seit dem Zeitpunkt ihrer Erstellung – auch durch die Teilung – keine Veränderungen in dem für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ relevanten Teil des Untersuchungsgebiets ergeben haben. Die Anpassung aller Fachgutachten an die Teilung des Bebauungsplans und Vorlage eines Fachgutachtens speziell zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist daher nicht erforderlich und ist nur erfolgt, wenn aus inhaltlichen Gründen eine Aktualisierung erforderlich wurde. Aus den vorliegenden Unterlagen ist erkennbar, welche Auswirkungen die Planung im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ hat und welche Belange davon betroffen sind.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C73_Planzeichnung

Thema: Bebauungsplan – Planzeichnung / zeichnerische Festsetzungen

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ folgende Mängel aufweisen würde:

1. Die tatsächliche Lage, der anhand mit ETRS-Koordinaten bezeichneten Punkte, würde unklar bleiben. Damit würden die Festsetzung nicht die nach Grundgesetz gebotene Normenklarheit erfüllen.
2. Die ETRS-Koordinaten wären nicht vollständig, z.B. würde die Koordinate des südöstlichen Punktes des Baufeldes fehlen. Damit würden sich die Flächenberechnungen nicht nachvollziehen lassen.
3. Die Verletzung der nach Grundgesetz gebotenen Normenklarheit würde ebenso für die Festsetzung der Oberkante der Gebäudehöhen gelten, da unklar bleiben würde, wie sich die tatsächlichen Höhen der Baukörper über Gelände darstellen.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Zu 1.

In der Planzeichnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind die Punkte mit Buchstaben versehen, die zur Verortung der Festsetzungen erforderlich sind. Die Lage dieser Punkte wird über ETRS-Koordinaten eindeutig bestimmt. Die Koordinatenliste ist Bestandteil der Planzeichnung. Die Koordinaten wurden von einem öffentlich bestellten Vermesser ermittelt und über einen Katastervermerk bestätigt.

Zu 2.

Die Liste der erforderlichen ETRS-Koordinaten auf der Planzeichnung ist vollständig. Der südöstliche Punkt des Plangebiets ist ein Eckpunkt des Flurstücks 3498 und damit bereits eindeutig bestimmt.

Zu 3.

Die Höhe der Gebäude wird als maximal zulässige Oberkante der Gebäude in m über Normalhöhennull (m ü.NHN) festgesetzt und ist damit eindeutig bestimmt. Eine Festsetzung in m über Gelände wäre nicht eindeutig. In der Begründung zum Bebauungsplan wird dargestellt, welche Geländehöhen vorzufinden sind und welche Höhe über Gelände für die Gebäude vorgesehen ist.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C74_Fachgutachten

Thema: Fachgutachten – Qualität

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass die für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erstellten Fachgutachten

1. parteilich und nicht unabhängig seien, da sie vom Investor beauftragt und bezahlt wurden.
2. unvollständig seien.
3. sich und den daraus gezogenen Schlüssen widersprechen würden.
4. aus der Dokumentation der negativen Auswirkungen keine Konsequenzen ziehen würden. Es würde behauptet, dass die negativen Folgen keine nennenswerten Beeinträchtigungen mit sich bringen.
5. wesentliche Umweltauswirkungen verschleiern bzw. nicht sachgerecht untersuchen würden.

Abwägung

Zu 1.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg verwehrt sich gegen die Behauptung, dass die Fachgutachten zum Bebauungsplan parteiisch im Sinne einer für das Projekt positiven Wertung wären, die fachlich nicht begründet wäre. Es ist richtig, dass die Fachgutachten von der Projektträgerin bezahlt werden. Das ist

Bestandteil einer Kostenübernahmevereinbarung zur Entlastung des Bezirks. Die Projektträgerin ist formal ebenfalls Auftraggeber, wobei die Aufgabenstellungen der Gutachten überwiegend von dem vom Bezirk, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung, mit der Erstellung der Bebauungsplanunterlagen beauftragten Büro vorgegeben und mit den Fachgutachtenden abgestimmt wurden.

Zu 2., 3., 5.

Die Fachgutachten für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden in ihrer Erstfassung überwiegend 2016 / 2017 erstellt. Sie sind seitdem Bestandteil des Aufstellungsverfahrens für diesen Bebauungsplan und seit der Teilung werden sie für die Aufstellung der Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ weiter genutzt.

Sie waren insbesondere Gegenstand der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Sie wurden von den Fachbehörden geprüft, bei Anmerkungen entsprechend angepasst und bei Bedarf erneut vorgelegt. Parallel zur öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde zum einen eine erneute eingeschränkte Behördenbeteiligung durchgeführt, zum anderen wurden als Bestandteil der öffentlichen Auslegung die Behörden und Träger öffentlicher Belange über den Verfahrensschritt informiert und diese haben sich teilweise auch erneut beteiligt. Die Fachgutachten wurden hinsichtlich ihrer „neutralen“ fachlichen Bewertung von keiner Fachbehörde in Frage gestellt.

In den Bürger-Stellungnahmen wird auch nicht benannt, welche Fachgutachten unvollständig wären, sich widersprechen würden oder welche wesentlichen Umweltauswirkungen nicht sachgerecht untersucht worden wären.

Im Rahmen der Auswertung aller Stellungnahmen aus der Auslegung wurden einige Fachgutachten angepasst. Der Grund für die Anpassungen war in der Regel eine Aktualisierung insbesondere an aktuelle Bewertungs- und Rechtsgrundlagen, auch die Korrektur von Ungenauigkeiten oder verdeutlichende Klarstellungen sowie eine Schärfung der Aussagen. Diese Anpassungen nach der Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen sind üblich.

Zu 4.

In den Fachgutachten erfolgt eine sachliche Darstellung und Bewertung des Untersuchungsgegenstandes mit einer Beschreibung der Auswirkungen, des Handlungsbedarfs oder ähnlichem. Das Ergebnis wird in den Umweltbericht und/oder die Begründung aufgenommen und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen werden bewertet, insbesondere in Bezug auf ihre Erheblichkeit und ihre Auswirkungen auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Maßnahmenempfehlungen werden hinsichtlich eines Festsetzungserfordernisses geprüft.

Die Fachgutachten sind von unabhängigen Gutachtenden fach- und sachgerecht erstellt worden. Eine konkrete Kritik an Gutachten wird hier auch nicht benannt. Alle sonstigen konkreten Anmerkungen zu Fachgutachten wurden berücksichtigt. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

Keine Änderungen oder Ergänzungen

C75_Bürgerengagement

Thema: Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ das Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck, insbesondere auch für die Realisierung und Gestaltung des Parks am Gleisdreieck, nicht anerkannt werden würde.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Das Bürgerengagement für das Areal Gleisdreieck wird durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchaus anerkannt und geschätzt. Dass das Bürgerengagement im Bebauungsplan keine Erwähnung findet, ist nicht in einer mangelnden Wertschätzung begründet, sondern dem formalen Inhalt eines Bebauungsplans geschuldet, der nicht den Park zum Gegenstand hat, sondern das Plangebiet mit der ‚Urbanen Mitte Süd‘.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C76_Beteiligungsmöglichkeit

Thema: Bürgerbeteiligung an der Projektentwicklung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. in der Projektentwicklung die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen unzureichend gewesen wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Die Öffentlichkeit und insbesondere die Kreuzberger Bürger*innen wären nicht über das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ informiert worden.
2. Die Beteiligungsmöglichkeiten für die Bürger*innen an der Projektentwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wären unzureichend gewesen bzw. es hätte keine gegeben.
3. Es werden eine Information aller Bürger*innen, eine öffentliche Debatte und ergänzende Beteiligungsmethoden (z.B. World-Café) gefordert.
4. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ würde das Konsenskonzept benannt werden, das das Ergebnis des Werkstattverfahrens beinhaltet. Darin wären alle abweichenden Meinungen unterschlagen worden. Deswegen wäre der Name „Konsenskonzept“ irreführend und sollte nicht einfach unkritisch übernommen werden. Viele Bürger*innen, die damals teilgenommen hätten, wären mit den Inhalten des „Konsenskonzepts“ nicht einverstanden gewesen.

Abwägung

Zu 1.

Es ist nicht richtig, dass die Öffentlichkeit nicht über das Projekt ‚Urbane Mitte‘ informiert wurde. Es wurden von Anfang an viele Maßnahmen ergriffen, um die Öffentlichkeit über das Projekt zu informieren und in die Entwicklung einzubeziehen. Jeder mit Interesse an der Entwicklung des Standorts, hätte insbesondere im Internet leichten Zugang zu den Projekt-Informationen gehabt. Auch der Fachbereich Stadtplanung hätte jederzeit Auskunft über die geplante Entwicklung geben können. Zur Information gibt es seit mehreren Jahren auch eine eigene Projekt-Homepage (urbane-mitte.de/), auf der das Projekt ‚Urbane Mitte‘ umfassend und transparent dargestellt wird.

Zu 2.

Es ist auch nicht richtig, dass die Öffentlichkeit nicht an der Entwicklung der Planungsinhalte für die ‚Urbane Mitte‘ beteiligt gewesen wäre. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ wird seit 2014 entwickelt und ist seit dieser Zeit auch in der öffentlichen Diskussion. Die Bürger*innen wurden seit diesem Zeitpunkt auch in den Planungsprozess integriert.

2014 / 2015 wurde ein mehrmonatiges Werkstattverfahren zur Entwicklung der Planungsinhalte und eines Konzeptes für das Bau Feld ‚Urbane Mitte‘ durchgeführt. Im Werkstattverfahren standen die öffentlichen Runden zur Erarbeitung der Bürgervorstellungen im Vordergrund. Ziel war eine gemeinsame Diskussion mit Allen zur angestrebten Entwicklung des Standorts. Das Werkstattverfahren wurde parallel transparent im Internet dargestellt. Dessen Ergebnis war das sogenannte „Konsenskonzept“, das ein grundlegendes Einverständnis der am Werkstattverfahren Beteiligten zu dem entwickelten Konzept zum Ausdruck bringen sollte, aber nicht die Meinung und Zustimmung eines jeden Bürgers Berlin repräsentieren kann.

Darauf aufbauend wurde ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Das Ergebnis des 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs wurde veröffentlicht und ausgestellt. Der Siegerentwurf bildet die Grundlage für die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Seit Anfang 2016 läuft das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Zu der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung im Bebauungsplanverfahren siehe C77_Öffentlichkeitsbeteiligung.

Zu 3.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde die Öffentlichkeit mehrfach beteiligt und hatte die Möglichkeit, sich zu äußern. Zuletzt hat die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB stattgefunden, das Ergebnis liegt vor. Der Verfahrensschritt ist damit abgeschlossen, die Beteiligung der Bürger im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist damit nun beendet. Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen.

Zu 4.

Zu Beginn der Projektentwicklung 2014 / 2015 wurde ein Werkstattverfahren durchgeführt. Das wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 44 ausgeführt: „In den sechs Gesprächsrunden des Werkstattverfahrens – jeweils drei Expertendialoge und drei Bürgerbeteiligungen – wurden Interessen, Meinungen und Erkenntnisse gesammelt. Die Runden wurden professionell moderiert. Die Erkenntnisse der jeweiligen Werkstattgespräche bildeten dann die Grundlage für die nächsten Stufen des Verfahrens. Ergebnis des Werkstattverfahrens ist ein aus Plänen und Texten bestehendes Konsenskonzept. Das Konzept gibt wesentliche Inhalte über Nutzungen, Erschließungen und Höhenentwicklungen auf dem Grundstück wieder als überwiegender Konsens unter den Beteiligten.“

Mit dem Begriff „überwiegender Konsens“ wird in der Begründung deutlich gemacht, dass das Konsenskonzept nicht die Meinung aller beteiligten Bürger*innen wiedergibt. Das Konsenskonzept ist in die Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs eingeflossen, es stellte aber keine Vorgabe dar. Es stand den Wettbewerbsteilnehmenden völlig frei, z.B. Hochhäuser in ihren Entwurf aufzunehmen oder darauf zu verzichten.

In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 wird auf den Seiten 42ff die Entwicklung der Planungsüberlegungen dargestellt. Sie sind für die konkreten Festsetzungen im Bebauungsplan von untergeordneter Bedeutung.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C77_Öffentlichkeitsbeteiligung

Thema: Öffentlichkeitsbeteiligung im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ die Information, die Beteiligungsmöglichkeiten und der Umgang mit den Stellungnahmen und Einwänden der Bürger*innen unzureichend gewesen wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- 1 Es hätte keine Debatte mit der breiten Öffentlichkeit stattgefunden. Es würde nicht als ausreichende Beteiligung angesehen werden, die fertigen Pläne im Bezirksamt auszulegen.
- 2 Zahlreiche Einwände und ablehnende Stellungnahmen von Bürger*innen wären „weggewogen“ worden.
- 3 Die Informationstafeln wären bewusst klein und spärlich gehalten worden.
- 4 Die Bebauungsplanunterlagen wären weder barrierearm zugänglich noch verständlich.
- 5 Es wird gefragt, warum den Unterlagen keine Architektenuisualisierungen beigefügt worden wären.
- 6 Die Einwände der Unterzeichnenden der Petition seien im Sinne eines „Konsens“ zu berücksichtigen.
- 7 Der Bebauungsplan solle der Öffentlichkeit zur Abstimmung vorgelegt werden.

Abwägung

Zu 1. Öffentliche Diskussion zum Projekt ‚Urbane Mitte‘

siehe C76_Beteiligungsmöglichkeit

Zu 2. Berücksichtigung der Stellungnahmen

Im Aufstellungsverfahren wurden alle Stellungnahmen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB in die Abwägung eingestellt. Viele Fachgutachten wurden nur aufgrund dieser Stellungnahmen erstellt. Auch die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB werden hier geprüft und abgewogen. Es stimmt nicht, dass die Stellungnahmen und Einwände von Bürger*innen unberücksichtigt bleiben. Aber die Stellungnahmen von Bürger*innen bilden nur einen Teilbereich der umfangreichen Belange ab, die im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan in die Abwägung einzustellen sind, siehe auch C71_Abwägung_privat/öffentlich.

Zu 3. Informationstafeln: „klein und spärlich“

Es ist unklar, welche Informationstafeln gemeint sind. Die Auslegung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ortsüblich bekannt gemacht (Amtsblatt und ergänzend in der Tagespresse) sowie im Internet (Beteiligungsplattform des Landes Berlin ‚mein.berlin.de‘ und Homepage des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg) veröffentlicht. Informationstafeln sind kein Bestandteil der Bekanntmachung.

Zu 4. Bebauungsplanunterlagen

Die Bebauungsplanunterlagen wurden auf der Internetseite des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg und unter mein.Berlin.de im Auslegungszeitraum zur Verfügung gestellt, außerdem haben sie im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg zur Einsicht ausgelegt. Damit wurden alle gesetzlichen Anforderungen in der in Berlin üblichen Form erfüllt. Bei Bedarf stand im Bezirksamt eine Mitarbeiterin des Fachbereichs Stadtplanung für Erläuterungen zur Verfügung.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird für einen innerstädtischen Konversionsstandort aufgestellt. Die Rahmenbedingungen und die zu klärenden Themenfelder sind komplex. Das wird auch daran deutlich, dass fast 20 Fachgutachten erstellt wurden. Die komplexen inhaltlichen Themen werden in der Begründung ergebnisorientiert zusammengefasst. Anhand der Legende zur Planzeichnung sowie mithilfe der Begründung zum Bebauungsplan ist es auch für einen Laien möglich, die Planung in ihren Grundzügen nachzuvollziehen.

Zu 5. Architekturvisualisierungen fehlen

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Er ist ein Ziel dieses Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ planungsrechtlich zu sichern. Eine Umsetzung ist auch Bestandteil des städtebaulichen Vertrags zum Bebauungsplan. Innerhalb der Festsetzungen sind jedoch auch Anpassungen oder andere Bebauungskonzepte zulässig. Um nicht den Eindruck zu erwecken, dass ein bestimmter Architektorentwurf festgesetzt wird, wird bei den Bebauungsplanunterlagen auf eine Visualisierung verzichtet.

Zu 6. Berücksichtigung der Petition

Die Petition „Gewerbe-Areal mitten im Gleisdreieck-Park verhindern“ wurde dem Bezirk nicht im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB übergeben. Sie ist daher kein Bestandteil der Abwägung.

Zu 7. Beschluss des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan wird entsprechend der gesetzlichen Vorgaben nicht der Öffentlichkeit zur Abstimmung, sondern der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg zur Beschlussfassung vorgelegt.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C78_B-Plan_Aufstellungsverfahren

Thema: Bebauungsplan - Aufstellungsverfahren

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ bzw. Teilaspekte des Verfahrens mangel- und fehlerhaft wären. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

1. Der Bebauungsplan würde von Externen erarbeitet und vom Investor beeinflusst werden.
2. Der Beschluss des Bebauungsplans wäre voreilig.
3. Der Bebauungsplan würde nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß §§ 2 bis 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllen.
4. Es würden Mängel in der Abwägung vorliegen, die als Fehler gemäß § 214 Abs. 1 Satz 1 BauGB einzustufen wären.
5. Das Bebauungsplanverfahren VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollte nicht vom Bebauungsplanverfahren des VI-140caa (Urbane Mitte Nord) getrennt werden.
6. Der Planungsstand des Bebauungsplans wäre intern bereits weiter fortgeschritten und es wären bereits vor Beteiligung der Öffentlichkeit Verträge geschlossen worden.
7. Die Einzelentwicklung des Bebauungsplans sollte gestoppt werden, bis eine Gesamtentwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ mit den Gesamtfolgen abschätzbar wird. Der voreilende Beschluss des Bebauungsplanes „Urbane Mitte Süd“ mit nachfolgender Bautätigkeit würde zu viele Vorgaben für die Nachbargrundstücke festlegen.

AbwägungZu 1.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als Plangeber aufgestellt. Die Aufstellung des Bebauungsplans ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde. Die Unterlagen des Bebauungsplans werden von einem externen Planungsbüro im Auftrag und in enger Abstimmung mit dem Fachbereich Stadtplanung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie weiterer Fachämter erstellt und durch das Bezirksamt geprüft. Es ist richtig, dass das Planungsbüro von der Projektträgerin bezahlt wird. Das ist Bestandteil einer Kostenübernahmevereinbarung zur Entlastung des Bezirks.

Das städtebauliche und Nutzungskonzept für die ‚Urbane Mitte‘ wurde in einem breiten Abstimmungsprozess und einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelt. Unter Berücksichtigung des Eigentumsrechts werden auch die Interessen des Grundstückseigentümers in der Planerstellung und im Abwägungsprozess berücksichtigt.

Zu 2.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ befindet sich seit 2015 im Aufstellungsverfahren, d.h. seit acht Jahren. Der anstehende Beschluss des Bebauungsplans kann daher nicht als voreilig angesehen werden.

Zu 3.

In der Stellungnahme wird behauptet, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht die Rechtmäßigkeitsvoraussetzungen gemäß §§ 2 bis 4c und § 9 Abs. 8 und § 10 BauGB erfüllen würde. Die benannten Paragraphen umfassen alle wesentlichen Regelungen zum Bebauungsplan im BauGB. Die BauGB-Paragraphen haben folgende Bezeichnungen:

§ 2 Aufstellung der Bauleitpläne

§ 2a Begründung zum Bauleitplanentwurf, Umweltbericht

§ 3 Beteiligung der Öffentlichkeit

§ 4 Beteiligung der Behörden

§ 4a Gemeinsame Vorschriften zur Beteiligung

§ 4b Einschaltung eines Dritten

§ 4c Überwachung

§ 9 Inhalt des Bebauungsplans

§ 9 (8) „Dem Bebauungsplan ist eine Begründung mit den Angaben nach § 2a beizufügen.“

§ 10 Beschluss, Genehmigung und Inkrafttreten des Bebauungsplans

Alle genannten Paragraphen wurden bei der Aufstellung des Bebauungsplans berücksichtigt. Eine konkrete Kritik wird nicht vorgebracht. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ war 2020 bereits in der vorgezogenen Rechtsprüfung bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung. Auch in der vorgezogenen Rechtsprüfung gab es dazu keine Beanstandungen.

Zu 4.

Auch diese unkonkrete Behauptung kann nicht geprüft werden. In der Stellungnahme werden die Mängel in der Abwägung nicht benannt. Zum Bebauungsplan wurde umfassend Abwägungsmaterial ermittelt und bewertet. Gemäß § 214 Abs. 3 BauGB „sind Mängel im Abwägungsvorgang nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.“.

Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ war 2020 bereits in der vorgezogenen Rechtsprüfung bei der dafür zuständigen Senatsverwaltung. Auch in der Rechtsprüfung wurden diesbezüglich keine Mängel festgestellt.

Zu 5.

2015 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) gefasst. Dieser Bebauungsplan umfasste das gesamte Projekt ‚Urbane Mitte‘. Das Verfahren wurde bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geführt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Eisenbahn-Bundesamts und der Deutschen Bahn war die Weiterführung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) bis zur Herstellung des erforderlichen Planungsstandes für die S-Bahnlinie S21, der von der Deutschen Bahn und dem Eisenbahn-Bundesamt bestätigt wird, gehemmt. Um das Aufstellungsverfahren wenigstens für einen Teilbereich weiterführen zu können und da die Festsetzung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 unabhängig von der Planung für die S-Bahnlinie S21 erfolgen kann, wurde im Jahr 2018 der Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt. Sobald die Schnittstellen mit der Deutschen Bahn geklärt sind, wird auch das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) weitergeführt. Die Teilung ändert indes nichts daran, dass es sich insgesamt um ein zusammenhängendes, einheitliches städtebauliches Gesamtkonzept handelt, das in seiner Gesamtheit zeitlich gestaffelt – in zwei Bebauungsplänen – festgesetzt werden soll.

Zu 6.

Es ist richtig, dass das Verfahren für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nach sechs Jahren Planungszeit weit vorangeschritten ist. Die Öffentlichkeit wurde bereits 2016 frühzeitig informiert und beteiligt (gemäß § 3 Abs. 1 BauGB), 2020/ 2021 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB. Die Öffentlichkeitsbeteiligung ist der letzte Beteiligungsschritt im Aufstellungsverfahren.

Es wird nicht benannt und bleibt unklar, welche Verträge bereits geschlossen sein sollen. Es wird vermutet, dass der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) gemeint ist. Zu der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck vgl. C26_Gesamtentwicklung und zu den Zielen für die ‚Urbane Mitte‘ im städtebaulichen Rahmenvertrag vgl. C10_Städtebaulicher_Rahmenvertrag_Ziele.

Zu 7.

Es ist das städtebauliche Ziel des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, die ‚Urbane Mitte‘ als Ganzes zu entwickeln und den Siegerentwurf aus dem Wettbewerb planungsrechtlich zu sichern. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte), der das gesamte Konzept beinhaltete, wurde bereits die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 durchgeführt. Die Gesamtfolgen sind im Wesentlichen abschätzbar. Der Beschluss des Bebauungsplans ist nach sechs Jahren Planungszeit nicht voreilig und lediglich der erste Schritt zur Umsetzung des städtebaulichen Ziels.

Im Ergebnis der Abwägung bleibt das Ziel erhalten, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C79_Bezirkspolitik

Thema: Bebauungsplan - politische Befürwortung

Stellungnahme

Es wird angemerkt, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg politische Zustimmung finden würde und dies nicht nachvollziehbar wäre. Die Stellungnahmen enthalten dazu zusammengefasst insbesondere folgende Anmerkungen:

- Es wäre enttäuschend, dass das Projekt trotz einer links-grünen Regierung geplant und zugelassen werden würde.
- Man hätte erwartet, dass sozial- und umweltpolitische Argumente ein größeres Gewicht hätten. Es wäre eine rückschrittliche Stadtpolitik zu erkennen.
- Die Prognose negativer Folgen aktueller Entwicklungen hätten erkennbar eine zu geringe Wirkung auf Politiker*innen und Stadtplanende.
- Mit dem Projekt würde die soziale Verdrängung gefördert werden.
- Das Projekt diene der Gewinnoptimierung und dem Ausverkauf der Stadt
- Die starken Bedenken bezüglich des Vorhabens sollen an die zuständigen Verantwortlichen übermittelt werden. Die Politik solle ihrer Verantwortung als gewählte Volksvertreter*innen und bürgernahe Verwaltung gerecht werden.
- In der Wohnungs- und Baupolitik blieben viele leere Worthülsen.

Abwägung

Die Aufstellung des Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist durch einen politischen Beschluss legitimiert, der für die vorgeschriebenen Verfahrensschritte wiederholt eingeholt wurde.

Der Bebauungsplan ist in den Gesamtkontext der Entwicklung des Areals Gleisdreieck eingebunden, dessen Flächen sich nicht im Eigentum des Landes Berlin befanden. Es ist daher unzutreffend, dass öffentlicher Raum privatisiert wird, da die Flächen im Plangebiet in Privateigentum stehen. Darüber hinaus wird durch den Bebauungsplan mehr öffentlicher Raum geschaffen, als im Bestand vorhanden ist. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus Bauflächen am Rand und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Entwicklung der Planungsüberlegungen ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 42ff und unter C26_Gesamtentwicklung dargestellt.

Die Grundlage bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005. Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (anschließend firmierend als Real Estate (Rechtsnachfolgerin: CA Immo)) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche Inhalte:

- Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico Real Estate (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren.
- Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte).

Der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vereinbarte Entschädigungsmechanismus ermöglichte, dass der Park am Gleisdreieck in seiner derzeitigen Größe bereits ab 2005 (Start der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des landschaftsplanerischen Wettbewerbs) und weit vor der planungsrechtlichen Sicherung und Entwicklung der einzelnen Baufelder realisiert werden konnte. Da die Deutsche Bahn bzw. Vivico Real Estate die Übertragung der Flächen und die Aufhebung der eisenbahnrechtlichen Widmung von der Ausweisung von Baufeldern abhängig machte, hätte das Land Berlin anderenfalls zunächst die jeweiligen Bebauungsplanverfahren betreiben und die Bebauungspläne festsetzen müssen.

Angesichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären dann zum heutigen Zeitpunkt, d.h. im Jahr 2022 die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, der Park nicht gebaut. Gleichzeitig bestand ein Zeitdruck, die Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe am Potsdamer/ Leipziger Platz zeitnah zu dem Inkrafttreten der dortigen Bebauungspläne herzustellen. Die Übertragung der Grundstücke musste also ganz am Anfang der Prozesse stehen und war unumkehrbar. Nach Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen, finanziert mit den Ausgleichsmitteln aus den städtebaulichen Verträgen zum Potsdamer/ Leipziger Platz, wäre keine Rückübertragung und kein Rückbau der Parkanlage mehr möglich gewesen.

Dieses Gesamtpaket hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung im Herzen der Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg steht weiterhin hinter diesen Verhandlungsergebnissen und der weiteren Umsetzung. Es handelt sich bei dem Bebauungsplan um einen Bebauungsplan des Bezirks. Er hat zu dessen Aufstellung ein Stadtplanungsbüro beauftragt, der Bezirk war und wird bei den entsprechenden Wettbewerben beteiligt und sowohl das Bezirksamt wie auch der zuständige Ausschuss und die Bezirksverordnetenversammlung haben die bislang im Verfahren erforderlichen Beschlüsse gefasst und zur Kenntnis genommen.

Bei der Entwicklung des Gleisdreieck-Areals mit dem Ziel der Schaffung einer großen Parkanlage standen sowohl sozial- als auch umweltpolitische Argumente im Vordergrund. Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme. Auch im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden

sozial- und umweltpolitische Belange berücksichtigt. Die Auswirkungen der Planung wurden ermittelt, bewertet und in die Abwägung einbezogen. Es ist allerdings nicht erkennbar, warum mit dem Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ die soziale Verdrängung gefördert werden solle.

Wie schon oben ausgeführt, wird die Meinung, dass das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ der Gewinnoptimierung und dem Ausverkauf der Stadt dienen solle, nicht geteilt. Das Projekt ist Teil einer großen innerstädtischen Konversionsmaßnahme. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ hat sehr komplexe Rahmenbedingungen, ist nur aufwändig und mit vielen Einschränkungen zu entwickeln. Aus stadtentwicklungspolitischer Sicht wird positiv bewertet, dass diese Brachfläche endlich einer für diesen Ort seit langem vorgesehenen Entwicklung zugeführt wird. Diese Entwicklung entspricht zudem den Zielen und Regelungen des Städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005.

Die Kritik von Bürger*innen an der politischen Unterstützung des Projekts ‚Urbane Mitte‘ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan wird der Bezirksverordnetenversammlung zur Beschlussfassung vorgelegt, die als gewählte Vertretung der Bürger des Bezirks die Festsetzung des Bebauungsplans beschließen kann.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C80_Umsetzung

Thema: Zeitliche Umsetzung des Projekts

Stellungnahme

Es wird gefragt, wann das im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Vorhaben umgesetzt werden soll.

Abwägung

Die Frage wird zur Kenntnis genommen.

Eine Terminierung für die Realisierung eines Vorhabens ist kein Gegenstand eines Angebots-Bebauungsplans. Es wurde jedoch eine entsprechende Regelung in den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgenommen. Darin verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn (im Sinn des § 72 BauO Bln) fertigzustellen.

Fazit:

Planung / Festsetzungen

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C81_Subjektiv

Thema: Stellungnahmen mit Inhalten der subjektiven Wahrnehmung

Stellungnahme

Teilweise wird Kritik am Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geäußert, die nicht auf Sachargumente begründet ist, sondern vor allem subjektives Empfinden, „Mögen“ oder „Nicht-Mögen“, eine subjektive Einschätzung von Sachverhalten oft auch in allgemeiner Form oder eine persönliche Haltung zu bestimmten Themen beinhaltet. Das betrifft z.B. Städtebau, Architektur, Hochhäuser, Gestaltung, Ortsbild usw.

Abwägung

Die subjektiven Meinungen und Kritik werden zur Kenntnis genommen. Fehlen Sachargumente, kann auf die einzelnen Aussagen jedoch nur begrenzt eingegangen werden.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C82_kein_Gegenstand

Thema: Kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Stellungnahme

Es werden Anmerkungen zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemacht, die kein Gegenstand des Bebauungsplans sind und von daher nicht in die Abwägung eingestellt werden. Dabei kann es sich

- um Aussagen handeln, die sich auf Ereignisse vor dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan beziehen (Beispiel: Abriss des Ringbahnviadukts) oder
- um bestehende oder befürchtete Probleme außerhalb des Plangebiets / im Umfeld handeln (Beispiel: Verschattung durch die westliche Wohnbebauung am Gleisdreieckpark) oder
- um Themenbereiche handeln, die im Bebauungsplan nicht betrachtet werden, da sie Teil einer vertiefenden Planung im Anschluss sind (Beispiel: öffentliche Toiletten für Parknutzer, Bauausführung und -produkte) oder

um allgemeine Aussagen handeln, die keinen konkreten inhaltlichen Bezug zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufweisen (Beispiel: allgemeine Auswirkungen der Corona-Pandemie).

Abwägung

Die Anmerkungen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Einzelnen gilt Folgendes:

Anmerkungen, die ausschließlich Geschehnisse oder Handlungen vor dem Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans betreffen, sind nicht in die Abwägung einzustellen, da sie zeitlich vorgelagert und heute nicht mehr zu ändern sind. Die somit vorgefundene Ausgangssituation (Plannullfall) wurde jeweils in die Abwägung eingestellt.

Aussagen, die sich auf bestehende oder erwartete Probleme in der Umgebung ohne Zusammenhang zum Projekt beziehen, sind ebenfalls nicht in die Abwägung einzustellen, da sie sich räumlich auf Bereiche außerhalb des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ beziehen. Soweit ein Zusammenhang zum Projekt besteht, wurden die Auswirkungen jeweils untersucht.

Insoweit Anmerkungen zur vertiefenden Planung einschließlich der Ausführung und Gestaltung getroffen werden, sind diese nicht Teil der Bauleitplanung und somit auch nicht in die Abwägung einzustellen.

Gleiches gilt für allgemeingültige Aussagen, soweit ihnen kein inhaltlicher Bezug zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu entnehmen ist.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

C83_unklare_Aussage

Thema: Stellungnahmen mit unklaren Aussagen

Stellungnahme

Eine Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ enthält an dieser Stelle eine Aussage, deren Inhalt unklar oder unverständlich ist.

Abwägung

Aussagen mit unklarem oder unverständlichem Inhalt können nicht in die Abwägung eingestellt werden, da ihnen nicht entnommen werden kann, wogegen sich der Verfasser der Stellungnahme wendet und welche Kritik an der Planung geäußert wird.

Fazit:**Planung / Festsetzungen**

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

Begründung

- Keine Änderungen oder Ergänzungen

B Ergebnis

Fachgutachten

Folgende Fachgutachten werden aktualisiert und ergänzt:

- Fachgutachten zur Besonnung, Belichtung und Verschattung
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022)
- Verkehrsgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)
- Schalltechnische Untersuchung
 - Das ergänzte Gutachten liegt vor: „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ (Stand: 02.11.2022)
- Fachgutachten zur Regenwasserbewirtschaftung
 - Das Gutachten liegt vor: Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab, (Stand: 16.11.2022)
- Fachgutachten zu den klimaökologischen Auswirkungen
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand: 09/2021)
- Fachgutachten zum Windkomfort
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand: 09/2021)
- Luftschadstoffgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Luftschadstoffgutachten zum Bebauungsplan VI-140caa »Urbane Mitte Nord« und zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 19.10.2021)
- Fachgutachten zu den Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck durch eine Zunahme der Nutzerfrequenz
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, Bebauungsplan VI-140caa Urbane Mitte Nord, Bebauungsplan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand: 10.12.2021)

Städtebauliches Konzept / Masterplan

Der Masterplan wird zu folgendem Thema ergänzt:

- Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit
 - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022)

Planung / Festsetzungen

Der Bebauungsplanentwurf wird im Ergebnis dieser Abwägung weder geändert, noch ergänzt.

Begründung

In der Begründung werden die Ausführungen zu folgenden Themen redaktionell geändert und ergänzt:

- Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr (StEP MoVe)
- Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘
- Rechtsbezug auf die „Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (AV FNP)“ vom 20. Juli 2021.
- Vorliegen eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“
- Mobilitätswende
- Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten
- Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck
- Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021
- Besonnung und Belichtung (insbesondere Westpark und Grundstück Deutsches Technikmuseum) auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.
 - Fahrradstellplätze/ AV Stellplätze in der Fassung vom 16.06.2021
- Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.
 - Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln (Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020)
- Solargesetz Berlin
- Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag
- Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens
- Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Luftschadstoffe auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Belange der Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- Umgebungsschutz des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin)
- die ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen
- „Zunahme der Nutzerfrequenz im Park am Gleisdreieck“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

Städtebaulicher Vertrag

Der städtebauliche Vertrag wird um folgende Themen ergänzt:

- Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser
- Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

Zusammengefasstes Ergebnis aus den Beteiligungsschritten / Änderung der Planung

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Wiederholung der Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.
- Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
- Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
 - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.**Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO*

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Prüfung und Ergebnis

von Stellungnahmen

aus der Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Teil B

Private Organisationen und Nachbar*innen

Vorbemerkung

Mit der Veröffentlichung im Amtsblatt am 30.12.2020 wurde die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht. Außerdem wurde die Öffentlichkeit über Anzeigen/ die Veröffentlichung in der Tagespresse über die Wiederholung der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans informiert. Die Wiederholung der öffentlichen Auslegung erfolgte aus formalen Gründen.

Es wurde darauf hingewiesen, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen abgegeben werden können und dass nicht fristgerecht abgegebene Stellungnahmen bei der Beschlussfassung über den Bebauungsplan unberücksichtigt bleiben können. Außerdem wurde darauf hingewiesen, dass die ab dem 16.11.2020 aufgrund der Bekanntmachung vom 28. Oktober 2020 [Amtsblatt für Berlin Nr. 46 vom 06. November 2020 Seite 5438] abgegebenen Stellungnahmen ebenfalls in die Abwägung einfließen.

Der Bebauungsplanentwurf mit Begründung und Umweltbericht sowie den wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen (Stand 06.08.2020) hat vom 18.01.2021 bis zum 18.02.2021 wiederholt öffentlich ausgelegen. Er konnte im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Internetseite des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg und des Landes Berlin („mein.Berlin“) eingesehen werden.

Während der Beteiligungsfrist wurden 481 Stellungnahmen abgegeben. Beteiligt haben sich Bürger*innen, private Organisationen (Vereine) und zwei Nachbar*innen.

Die Stellungnahmen der Bürger*innen werden in Teil A geprüft und abgewogen (476 Stellungnahmen), die Stellungnahmen der privaten Organisationen sowie der Nachbar*innen werden in Teil B geprüft und abgewogen (5 Stellungnahmen).

Der Prüfung der einzelnen Stellungnahmen und dem Ergebnis wird eine Zusammenfassung vorangestellt.

Die im Folgenden aufgeführten privaten Organisationen und Nachbar*innen haben sich geäußert:

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)	47
Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V.	111
NaturFreunde Berlin e.V.	124
Cresco Projektentwicklungs GmbH	220
Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG	220

A Zusammenfassung der Stellungnahmen und des Prüfungsergebnisses des Fachbereichs Stadtplanung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden geprüft und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV)

Stellungnahme

- 1 Der Bebauungsplan würde in einer Größenordnung von ca. 6.000m² Flächen für Vergnügungsstätten ermöglichen und z.B. eine Diskothek mit dieser Fläche würde nicht ausgeschlossen werden.
- 2 Es wäre ein Abwägungsausfall, dass die Auswirkungen einer ausnahmsweise zulässigen Nutzung nicht in aller Konsequenz durchdacht und hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen planerisch analysiert worden wären.
- 3 Der Plangeber müsse die immissionsschutzrechtlichen Konflikte erkennen und bewältigen, ansonsten läge ein Ermittlungs- und Abwägungsausfall vor.
- 4 In der Begründung würde ein Wunschkonzert an Nutzungen angegeben werden, das einer wirtschaftlichen Betrachtung nicht standhalten könne. Nachwirkungen der Coronapandemie auf Änderungen in der Nachfrage nach bestimmten Nutzungen (z.B. Büroflächen) wären nicht ausreichend berücksichtigt worden.
- 5 Gemäß Begründung sollen eine Reihe von Fragen erst im Bauantragsverfahren geklärt werden. Dieses Vorgehen wäre nur dann möglich, wenn keine bodenrechtlichen Spannungen ausgelöst werden.
- 6 Konflikte könnten auch im städtebaulichen Vertrag angesprochen und einer Lösung zugeführt werden. Es würde nur grob aufgeführt werden, was im städtebaulichen Vertrag geregelt werden soll.
- 7 Ersatzmaßnahmen wären bereits an anderer Stelle (Bunkerberge Friedrichshain) überwiegend realisiert worden. Es scheint, als wäre die Abwägung bereits abgeschlossen. Das wäre nicht im Einklang mit einem notwendig offenen Abwägungsprozess.
- 8 Es würde eine Aussage fehlen, mit welchen planerischen Maßnahmen man den Ost- und Westteil des Parks verbinden will.

Grundstückssituation und Planung

- 9 Als Planungsziel würde in der Begründung ausgeführt werden:

„Grundstück und Parknutzung

Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert.

Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:

Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten.“

Diese Planungsziele würden nicht festgesetzt werden. Es könnte genau das Gegenteil real baulich umgesetzt werden.

Innere Erschließung

- 10 Wenn Stellplätze nicht zwingend als in einer Tiefgarage anzuordnend vorgegeben werden würden, könnten sie auch in einer anderen Form vorgesehen werden und damit zu Beeinträchtigungen der Nachbar*innen führen. Es wäre zu regeln, dass Rettungsfahrzeuge die Tiefgaragenzufahrt nutzen könnten, denn es gäbe ansonsten keine Wendemöglichkeit auf dem Grundstück.
- 11 Für das Untergeschoss wäre eine öffentlich rechtliche Sicherung durch eine Nebenzeichnung erforderlich, um keinen Abwägungsausfall zu dokumentieren.

Äußere Erschließung

- 12 Die Feuerwehrumfahrt um das Grundstück der Station wäre planerisch nicht gesichert. Der Bebauungsplan müsse in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt alle erforderlichen Flucht- und Rettungswege sowie Sammelpunkte vorsehen.
- 13 Bei der gewählten Baukörperkonzeption könnten Aufstellflächen der Feuerwehr für Bodenspannungen sorgen.

Anbindung an den ÖPNV

- 14 Es fehle eine Aussage, wann mit dem geplanten südlichen Zugang auf der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck zu rechnen sei. Zur Anbindung an den U-Bahnhof müsste zumindest der nächst gelegene Gehweg parallel zur internationalen Radroute abgesichert werden. Das wäre nicht gegeben. Gemäß Begründung wären mit den Geh-, Fahr- und Leitungsrechten in der Privatstraße keine Nutzungsrechte verbunden. Es würde sich die Frage stellen, ob der Bebauungsplan an dieser Stelle nicht öffentliches Straßenland hätte festsetzen sollen.

An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung

- 15 Im schalltechnischen Gutachten würde der immissionsschutzrechtlich erforderliche Prüfprozess erläutert werden. Zunächst wäre zu prüfen, ob § 50 BImSchG zu beachten sei bzw. in welcher Form das Trennungsgebot beachtet werden kann. Dieser Prüfprozess wäre nicht zu Ende geführt worden.
- 16 Unter Berücksichtigung der möglichen Nutzungsstruktur wäre in allen Geschossen abzuprüfen, ob gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse eingehalten werden. Es müsse hinsichtlich des Schallschutzes und der Belichtungsanforderungen untersucht werden, mit welchen baulichen Maßgaben eine planungsrechtlich zulässige Nutzung möglich werden könne. Da diese Gesamtbetrachtung fehle, wäre von einem Abwägungsausfall auszugehen. Außerdem wären Prüfprozesse hinsichtlich der Baukörperstellung und der Nutzungsstruktur zu erbringen. Der Verweis auf ein Wettbewerbsprodukt würde den Plangeber nicht von Abwägungserfordernissen freistellen. Der lärmbelastete Standort würde stadtplanerisches Handeln erfordern.
- 17 Angesichts der hohen Immissionsbelastung würde bezweifelt werden, dass hier wohnungsähnliche Nutzungen (Beherbergungsbetriebe) mit dem Gesundheitsschutz vereinbar wären.
- 18 Der Plangeber würde für alle anderen Nutzungen außer Betriebswohnungen (z.B. Beherbergungsbetriebe oder Büronutzungen) keine Einschränkungen oder Festlegungen für erforderlich ansehen. Dies wäre ein Abwägungsausfall.

Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen

- 19 Gemäß Begründung wäre das Grundstück im Zuge vertraglicher Regelungen von der Deutschen Bahn in das Eigentum der „Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Süd“ übergegangen.
- 20 Der Deutschen Bahn würde keineswegs ohne ihr Wissen eine schutzwürdige Nutzung direkt vor ihre Infrastruktur gesetzt werden.
- 21 Es würde bezweifelt werden, ob sich die Deutsche Bahn durch diese Verträge einer öffentlich-rechtlichen Verantwortung entziehen und öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachten könne. Grundstücksverkäufe, die zum einen von einer Bebaubarkeit und auf der anderen Seite von hinzunehmenden Immissionen ausgehen, die zur Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen können, wären sittenwidrig. Der Plangeber könne und dürfe nicht, nur um der privaten Deutschen Bahn AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen, reduzierte Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse stellen, zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen.
- 22 Die Deutsche Bahn wäre in der Verpflichtung. Aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle könnten nicht mit Verweis auf fehlende Zuständigkeit des Plangebers und fehlenden Willen auf Seiten der Deutschen Bahn ausgeklammert werden. Der Plangeber wäre aufgrund der grundstücksbezogenen Vorgeschichte verpflichtet, die Deutsche Bahn aufzufordern, Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen

- 23 Nur die absolut unvermeidlichen Emissionen an den Schienentrassen im Gebiet des Bebauungsplans wären abzuschirmen, da die Deutsche Bahn Maßnahmen umzusetzen müsse.
- 24 Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten würde in den Unterlagen fehlen. Die Stellung der Baukörper sollte so gewählt werden, dass ein lärmrobuster Städtebau entsteht.
- 25 Dem Plangeber wäre es nicht freigestellt, ein Wettbewerbsergebnis zu wählen. Er sei verpflichtet, die Wahl des Baukörpers zu begründen und die planungs- und immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen darzustellen. Das wäre im Planungsverfahren unterblieben.
- 26 Im schalltechnischen Gutachten wären weder Abschirmwirkungen noch Reflexionswirkungen der Gebäudekonfiguration untersucht worden. Die Gebäudekonfiguration würde zu Verschlechterungen für die geplanten Nutzungen und die Nachbarschaft führen. Das hätte eine Abwägung, die von keinem festgelegten „Ergebnis“ eines Wettbewerbsverfahrens ausgehen darf, ergeben. Diese Abwägung hätte jedoch nicht stattgefunden. Zu überprüfen wären auch schallabsorbierende Gebäudestrukturen und Fassaden, um den angrenzenden Park nicht zusätzlichen Immissionen auszusetzen. Der Abwägungsausfall würde umso schwerer wiegen, weil sich andere Planungsalternativen aufdrängen würden. Denkbar wäre ein in Nord-Süd Richtung durchlaufender Baukörper mit einer abschirmenden vorgesetzten Baustruktur oder untergeordneten Bauteilen wie z.B. einer Vorsatzkonstruktion. Alternative Baukörperstellungen und ihre Auswirkungen auf gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse im Baugebiet hätten untersucht werden müssen.
- 27 Es wäre möglich, zwischen den beiden Baukörpern – zwischen den Punkten 6f und 7a – eine transparente, gebäudehohe Schallschutzwand zu errichten. Unbelastete Terrassen und Außenbereichen wären nur bei Realisierung einer Schallschutzwand sinnvoll.

Passiver baulicher Schallschutz

- 28 Erst wenn die aufgeführten Schritte durchgeführt worden wären, könne der/die Grundstückseigentümer**in auf den passiven baulichen Schallschutz verwiesen werden.
- 29 In den Abwägungsunterlagen würden weder der Stand der Technik noch Vorsorgemaßstäbe ausreichend behandelt und zur Grundlage von Festsetzungen genommen werden.
- 30 Die TA Lärm wäre ein heranzuziehender Maßstab. Im Bebauungsplan würde es sich jedoch um kein Kerngebiet mit zentrenspezifischen Nutzungen handeln. Das Plangebiet könne aufgrund seiner Insellage nicht als selbstständiges, innerstädtisches Kerngebiet betrachtet werden. Eine planungsrechtlich kaum begründbare Gebietskategorie könne kein Maßstab für die Zulässigkeit nach TA Lärm werden.
- 31 Die gewählten Werte, die allein für klassische Kerngebiete und nicht für heranrückende Bebauungen gedacht sind, wären zu hoch.
- 32 Da der Bebauungsplan Vorsorgemaßstäbe für die beabsichtigten Nutzungen beinhalten muss, wären weitere Parameter in die Abwägung einzubeziehen. Neben der 16. BImSchV und der 24. BImSchV wären auch die Kriterien der DIN 4109 und weitere Regelwerke (VDI 4100 etc.) zu beachten.
- 33 Gerade an Schienenstrecken wäre eine bauliche Ausführung von Bauwerken sicherzustellen, deren Bauteile hohe Dämmwerte gerade im niederfrequenten Bereich aufweisen. Dieses wäre in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen.
- 34 Aus der Überschrift der DIN 4109-1:2018 würde hervorgehen, dass es sich nur um Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz handeln würde. Da der Bebauungsplan aber Vorsorgemaßstäben verpflichtet sei, wären die Werte der DIN 4109 um mindestens 3 dB hinsichtlich des maßgeblichen Außenlärmpegels anzupassen.
- 35 Das Wertepaar 60 dB bzw. 45dB Dauerschallpegel tags/nachts nach TA Lärm wären aufgrund der Nutzungsstruktur im Gebiet zu beachten.
- 36 Da die Züge intermittierende Geräusche mit erheblichen Maximalpegeln aufweisen, wäre entweder nach DIN 4109-2:2018 der maßgebliche Außenlärmpegel unter Berücksichtigung der Maximalpegel oder mit einem anderen geeigneten Verfahren der Schutz vor Maximalpegeln sicherzustellen.

- 37 Beherbergungsbetriebe hätten einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags und wären somit Wohnräumen gleichgestellt. Im Bebauungsplan würde von 35 dB tags und 30 dB nachts ausgegangen werden. Das würde den Mindestanforderungen in der DIN 4109:2018 widersprechen. Der zulässige Nachtwert läge gemäß DIN 4109:2018 unter 30 dB. Eine klare Trennung von Planungsszenarien würde empfohlen werden: bei einer Konzentration auf eine Dienstleistungsnutzung würde der Schutzmaßstab der Tagnutzung reichen; werden Beherbergungsbetriebe nicht ausgeschlossen, müsse der bauliche Schallschutz den Nachtschutzstandard umfassen.
- 38 Wenn die richtigen Schutzstandards zugrunde gelegt werden würden, könnte der Bebauungsplan Rechtssicherheit entwickeln.
- 39 Der Plangeber würde einen Abstand von ca. 1 m zu den Spundwänden des vorhandenen S-Bahntunnels vorsehen. Die planerische Konfliktbewältigung bezüglich des Sekundärschalls würde in der TF 8.3 erfolgen. Diese Form der Konfliktbewältigung wäre nicht ausreichend.
- 40 Obwohl die Tragfähigkeit des Tunnels gutachterlich untersucht worden wären, fehlten Aussagen, wie die Fundamente des Hochhauses vom Körperschall des Tunnels abgekoppelt werden könnten.
- 41 Die Übertragung von Erschütterungen würde sehr stark von den jeweiligen Baugrundverhältnissen abhängen. Es fehlten aber Baugrundgutachten.
- 42 Es würden Aussagen fehlen, wie man eine Entkoppelung von Körperschall angesichts hohen Fundamentdrucks (Hochhausbebauung) auf den Baugrund vermeiden könne. Es wären Mindestabstände einzuhalten. Da der Bebauungsplan an dieser Stelle aber eine Baugrenze vorsieht und eine Bebauungsnotwendigkeit vorgibt, muss der Konflikt über die textliche Festsetzung hinaus bewältigt werden.

Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn

- 43 Die Lage von Fundamenten eines Hochhauses in ca. 1m Abstand vom S-Bahntunnel wäre ungewöhnlich. Ein einseitiges Heranrücken von Baukörpern dieser Größenordnung wäre in Berlin nicht bekannt. Ohne Baugrunduntersuchungen wäre das Problem der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls nicht zu lösen. Bedeutsamer wären die statischen Fragen, die durch ein Fundament eines Hochhauses, das einseitig Lasten in den Bereich des durch den Tunnel belasteten Bodens abgibt.

Schallschutz

- 44 Das Bundesverwaltungsgericht hätte in jüngster Rechtsprechung (BVerwG v. 25. April 2018, Az. 9 A 16.16) darauf hingewiesen, dass gesundheitliche Auswirkungen bereits ab Dauerschallpegeln von über 67 dB (tags) und 57 dB (nachts) auftreten können und sieht eine Pegelüberschreitung von Maximalpegeln im Rauminnern von 55 dB(A) kritisch. Das wäre zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan, der schutzwürdige Nutzungen (wie z.B. Betriebswohnungen und Beherbergungsbetriebe) an hochemittierende Verkehrsstrassen heranführt, müsse Vorsorgemaßstäben genügen.
- 45 Der Verweis beim passiven Schallschutz auf die 24. BImSchV könne keine Ruhe im Innenraum absichern. Außerdem würde die 24. BImSchV keinerlei Maximalpegelbetrachtung vorsehen. Der Schutz vor Maximalpegeln würde sowohl von der VDI 2719 (1987) wie auch von der DIN 4109 thematisiert.
- 46 Es wäre erforderlich, auch Maximalpegel insbesondere bei tieffrequentem Schienenverkehrslärm zu ermitteln. Die Pegel wären bei der Bemessung des passiven Schallschutzes vergessen worden. Die jeweils weitergehende Anforderung (Tag oder Nachtschutz) wäre für alle Räume einer Wohnung oder Beherbergungseinheit nach DIN 4109:2018 vorzusehen.
- 47 Die Aussage im schalltechnischen Gutachten, dass die DIN 4109-1:2018 „zahlreiche Nachteile“ haben würde und man sich deshalb auf die Werte der 24. BImSchV beziehen möchte, wären rechtlich nicht nachvollziehbar und mit dem Plangeber offensichtlich abgestimmt worden. Im Interesse des/der Eigentümers*in sollen offenkundig höhere Anforderungen vermieden werden.
- 48 Im Schallschutzgutachten würde zur Musterfestsetzung aus dem Berliner Lärmleitfaden 2017 ausgeführt werden: „Anzuwenden ist diese Festsetzung bspw. bei geplanten Wohngebieten, wenn für Aufenthaltsräume in Wohnungen rechnerisch Beurteilungspegel außen von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts

≥ 53 dB(A) ermittelt werden.“. Ob diese Interpretation des Lärmleitfadens zulässig sei, würde nicht untersucht werden. Ein selbstentwickelter „Schwellenwert“ würde den Maßgaben des einzuhaltenden Immissionsschutzes widersprechen und wäre mit dem durch den Bebauungsplan einzuhaltenden Vorsorgeprinzip nicht vereinbar.

„Schienenbonus“

- 49 Es wäre zutreffend und fachlich richtig, wenn keine Minderung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr in der Größenordnung von 5 dB („Schienenbonus“) vorgenommen werden würde.

Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens

- 50 Es wird vorgeschlagen, auch bei allen anderen Lärmarten die Werte der TA Lärm für Kerngebiete zum Maßstab zu nehmen.
- 51 Auch für eine schutzwürdige Nutzung im Nachtzeitraum sind zwingend die Werte der DIN 4109-1: 2018 anzusetzen.
- 52 Das Schutzniveau der DIN 4109 würde seit 1989 nicht bei 35 dB tags sondern bei 30 dB tags liegen.
- 53 Die zu berücksichtigenden Nachtwerte würden weit unter 30 dB und nicht bei 30 dB Dauerschallpegel liegen.
- 54 Anders als im Schallschutzgutachten ausgeführt, könne nicht von einer Überdeckung der Veranstaltungsgeräusche der Station durch Verkehrsgeräusche ausgegangen werden. Zurecht würde darauf verwiesen werden, dass die formalen Kriterien der TA Lärm für ein Überdeckungsszenario nicht erfüllt wären.
- 55 Insgesamt ergäbe sich aus der besonderen stadträumlichen Situation ein Handlungserfordernis für das weitere Bebauungsplanverfahren und weitergehende textliche Festsetzungen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Rahmen der städtebaulichen Verträge.

Abwägung

- 1 Im Bebauungsplan wird ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Die textliche Festsetzung Nr. 1.2 besagt, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Es steht dann im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde, die Verträglichkeit der jeweiligen Nutzung zu prüfen und ob sie eine Ausnahme gemäß § 31 Abs. 1 BauGB erteilt. Nutzungen sind nur dann zulässig, wenn sich die Nutzung mit Blick auf ihre Größe und in ihrer baulichen Ausprägung in das Umfeld einfügt und die angrenzenden Nutzungen nicht wesentlich stört.
- 2 Die Prüfung, ob eine bestimmte Nutzung eine hinnehmbare Immissionsbelastung darstellt, kann in das Baugenehmigungsverfahren verlagert werden. Dabei handelt es sich um eine zulässige Konfliktverlagerung. Vorausgesetzt wird, dass der/die Planer*in bei der planerischen Abwägung realistisch davon ausgehen kann, dass in diesem Zusammenhang eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Vorliegend ist die Beurteilung und Prognose der Auswirkungen der im Plangebiet zulässigen gewerblichen Nutzungen mangels einer zum jetzigen Zeitpunkt vorliegenden hinreichend genauen Planung noch nicht möglich. Die möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte sind daher in das Baugenehmigungsverfahren zu verlagern und werden von den Gutachtern als lösbar eingeschätzt. Eine Konfliktlösung im Baugenehmigungsverfahren kann daher erfolgen. Die Prüfung der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die nur ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit im Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann. Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen. Ein Abwägungsausfall ist nur gegeben, wenn eine Abwägung gar nicht stattfindet.
- 3 Eine Konfliktbewältigung ist vorliegend im Baugenehmigungsverfahren möglich. Im Baugenehmigungsverfahren wird im Rahmen der Prüfung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit das Rücksichtnahmegebot nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO geprüft. Danach ist ein Vorhaben unzulässig, wenn von ihm im Einzelfall Belästigungen und Störungen ausgehen können, die im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Es muss daher nicht bereits im Rahmen der Bebauungsplanung jegliche störende Nutzung ausgeschlossen werden. Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen.

- 4 Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Wie in der Begründung dargelegt, werden flexible Angebote geschaffen, um langfristig auf Marktveränderungen reagieren zu können. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.
- 5 Eine Konfliktverlagerung in das Baugenehmigungsverfahren ist für die entsprechenden Lärm- und Belichtungsthemen grundsätzlich zulässig, wenn später eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Dies gilt unabhängig von bodenrechtlichen Spannungen. Die Problematik der bodenrechtlichen Spannungen bezieht sich immer auf ein einzelnes Bauvorhaben und hat seine Relevanz im Anwendungsbereich des § 34 BauGB; es entfaltet jedoch keine Relevanz im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanes.
- 6 Der Städtebauliche Vertrag ist nur insoweit Teil der öffentlichen Auslegung, als der wesentliche Inhalt des Vertrags, soweit er nämlich für die Abwägung bedeutsam ist, in der Begründung behandelt und damit regelmäßig zumindest in seinem wesentlichen Inhalt Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist. Der Vertragstext selbst muss dort nicht ausgelegt werden. Der wesentliche Inhalt des Vertrags wird in der Begründung überblicksartig dargestellt. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, dass auf diese bilaterale Vereinbarung kein Zugriff besteht.
- 7 Dem Gebot der gerechten Abwägung widerspricht es, wenn der abschließende Abwägungsvorgang durch vorherige Bindung der Gemeinde sachwidrig verkürzt wird. Hier hat sich der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg noch nicht abschließend gebunden: die Maßnahmen an den Bunkerbergen wurden zwar bereits vorgenommen, die Verpflichtung zum Ausgleich durch die Projektträgerin greift erst mit Wirksamwerden des Städtebaulichen Vertrags, also mit Inkrafttreten des Bebauungsplans. Die Abwägung ist somit noch offen. Etwaige Abwägungsfehler sind nicht ersichtlich.
- 8 Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.

Grundstückssituation und Planung

- 9 Mit der textlichen Festsetzung Nr. 4.2 wird festgesetzt, dass zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie teilweise entlang der westlichen Grenze zum Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) Grundstückseinfriedungen nicht zulässig sind. Damit ist das Planungsziel über eine textliche Festsetzung gesichert. Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt zudem vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegenden werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – sowie die Unzulässigkeit von Einfriedungen durch textliche Festsetzungen ausreichend gesichert.

Innere Erschließung

- 10 Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schließt den Bau von Stellplätzen und Garagen auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen oberirdisch aus. Dies gilt nicht für Tiefgaragen. Stellplätze sind damit nur in einer Tiefgarage zulässig. Es ist unklar, welche „andere Form“ gemeint ist. Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Brandschutznachweis erstellt. In der Schlussbetrachtung heißt es: *„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrlächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen.“* Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüferingenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.
- 11 In der Nebenzeichnung 2 zur Planzeichnung werden die Baugrenzen für die Untergeschosse und damit die Tiefgarage festgesetzt. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zudem zur Errichtung, der dauerhaften Durchfahrbarkeit und der Aufrechterhaltung der Tiefgarage. Ein Abwägungsausfall ist nicht ersichtlich. Die vertragliche Sicherung ist ausreichend.

Äußere Erschließung

- 12 Die Feuerwehrumfahrt der STATION Berlin ist öffentlich-rechtlich über die Eintragung einer entsprechenden Baulast im Baulastenverzeichnis ausreichend gesichert.

Für die Festsetzung dieses Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die Verlegung der Rettungswege nicht erforderlich. Erst im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wird eine Verlegung der bestehenden Rettungsplatzzufahrten für den Fernbahntunnel erforderlich. Das erfordert eine Plangenehmigung/ Planfeststellung, die von der Deutschen Bahn (DB) beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) beantragt wird. Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Flächen gesichert und damit für die Planfeststellung vorgehalten.

- 13 Es liegt ein geprüfter Brandschutznachweis vor, der die Machbarkeit belegt. „Bodenspannungen“ sind nicht erkennbar.

Anbindung an den ÖPNV

- 14 Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Zuständig für die Bestellung des Zugangs bei der BVG ist das Land Berlin und dort die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verkehr und Klimaschutz (SenUMVK). Die Anbindung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 an den westlich angrenzenden Radfernweg (mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Öffentlichkeit) und damit auch an den U-Bahnhof Gleisdreieck ist gegeben.

Zur Privatstraße: Im Städtebaulichen Vertrag werden die Dienstbarkeiten vereinbart, die die Nutzungsrechte (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) sichern und nach Festsetzung des Bebauungsplans einzutragen sind. Öffentliche Straßenverkehrsfläche ist nicht festzusetzen.

An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung

- 15 Bei Aufstellung eines Bebauungsplans hat der Plangeber den Trennungsgrundsatz gemäß § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten. Das Trennungsgebot stellt einen bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigenden Belang dar, ist eine Abwägungsdirektive und stellt gerade kein zwingendes Gebot dar. Er kann im Rahmen der Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden. Grundsätzlich wäre die räumliche Trennung zwischen den an das Plangebiet angrenzenden lärmimittierenden Schienenwegen und den geplanten Nutzungen erforderlich. Dies kann hier nicht umgesetzt werden. Eine Durchbrechung des Trennungsgebots erscheint hier vertretbar. Viele der hier geplanten Nutzungen sind gering empfindlich und daher nur bedingt schutzwürdig. Zudem dient die Errichtung des Stadtquartiers an dieser Stelle einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion. Da sie maßgeblich zur innerstädtischen Nachverdichtung beiträgt und vorhandene Infrastruktur genutzt wird sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen sichergestellt werden können, kann die Einhaltung des Trennungsgebotes nach § 50 BauGB hier hinter diesen städtebaulichen Belangen im Wege der Abwägung zurücktreten.
- 16 Im Rahmen der Bauleitplanung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB die Anforderungen an die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Plangebiet zu berücksichtigen. Die schalltechnische Untersuchung untersucht die Belange des Lärmschutzes bezogen auf die städtebauliche Planung gemäß dem Bebauungsplanentwurf. Die DIN 4109 wurde im August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a in Verbindung mit § 3 BauO Bln eingeführt. Somit ist der Schallschutznachweis entsprechend DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren zu führen und damit die Einhaltung der DIN 4109 sichergestellt. Die schalltechnische Untersuchung kommt hier zu dem Ergebnis, dass durch die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Die Prüfung der Auswirkungen der möglichen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet selbst wurde im Rahmen der zulässigen Konfliktverlagerung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert. Auch die Einhaltung der gesunden Wohnverhältnisse mit Blick auf die ausreichende Besonnung und Belichtung kann im Baugenehmigungsverfahren geprüft werden. Ein Ermittlungsfehler und Abwägungsausfall liegen somit nicht vor. Eine Gesamtbetrachtung ist somit auch nicht unterblieben, sondern erfolgt bezogen auf die Geräuschemissionen und die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die konkrete Nutzung im Baugenehmigungsverfahren. Die Zugrundelegung eines Wettbewerbsergebnisses bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist nur dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich die planende Behörde damit vorzeitig endgültig

festgelegt hat und Alternativen nicht mehr prüft. Es müssen aber insbesondere keine verschiedenen Bebauungsplanentwürfe erstellt werden. Es genügt, wenn Alternativen erkannt und in die Abwägung eingeflossen sind.

- 17 Im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans ist nur festzustellen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungen potentiell verwirklicht werden können. Dies ist hier erfolgt. Dem Schallgutachten kann entnommen werden, dass im Baugenehmigungsverfahren sichergestellt werden kann, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden können.
- 18 Es ist richtig, dass in der bisherigen textlichen Festsetzung 1.8 nur Betriebswohnungen an bestimmten Fassadenbereichen ausgeschlossen werden sollten. Diese Festsetzung beruhte aber auf den Belichtungsverhältnissen und war keine Schallschutzmaßnahme. Die bisherige textliche Festsetzung 1.8 wurde aufgrund einer während des Abwägungszeitraums eingetretenen geänderten Sach- und Rechtslage und einer daraufhin erfolgten Aktualisierung des Besonnungs- und Belichtungsgutachtens gestrichen. Im Schallgutachten werden keine weiteren Einschränkungen der geplanten zulässigen Nutzungen für erforderlich angesehen. Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden. Ein Abwägungsausfall ist nicht gegeben, da eine Abwägung stattgefunden hat. Auch ein Abwägungsdefizit ist zu verneinen, da die Ermittlung der relevanten Belange richtig erfolgt ist.

Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen

- 19 In den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft war die Deutsche Bahn nicht eingebunden.
- 20 Die Vivico Real Estate GmbH als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn ist Vertragspartei zum Rahmenvertrag zum Gleisdreieck aus dem Jahr 2005 mit dem Land Berlin. Darin werden Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ geregelt. 2014 hat die CA Immo Deutschland GmbH (Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH) das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ an die Urbane Mitte Entwicklungsgesellschaft verkauft. Die Deutsche Bahn war in den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft nicht eingebunden.
- 21 Im Jahr 2005 hat das Land Berlin mit der Vivico Real Estate GmbH einen Städtebaulichen Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Deutsche Bahn durch den Abschluss dieses Vertrags einer Verantwortung entzogen oder öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachtet haben soll. Im Rahmen der Entwicklung des Baulands ist der/die Eigentümer*in verpflichtet, mit den dort bestehenden Immissionen umzugehen und nur eine solche Bebauung und Nutzungen zu planen und umzusetzen, für die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Der/die neue Eigentümer*in ist für die Bebauung des Grundstücks verantwortlich und nicht der/die Verkäufer*in, dessen Rechtsmacht über das Grundstück mit dem Verkauf endet. Eine Sittenwidrigkeit des Kaufvertrages – der seine Unwirksamkeit zur Folge hätte – ist hier daher abzulehnen. Der Plangeber stellt auch keine reduzierten Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen, um „der privaten DB AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen“. Es wird kein Verzicht auf die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Vorgaben erklärt, was zudem unzulässig wäre.
- 22 Aktive Schallschutzmaßnahmen werden nicht ausgeklammert. Sie werden im Schallgutachten vielmehr bedacht und angeführt. Laut dem Schallgutachten unterliegen die dort aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen aber der Fachplanung in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG. Solche Maßnahmen sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Es besteht keine Rechtsgrundlage, nach der der Plangeber die Deutsche Bahn auffordern könnte, aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Im Bebauungsplanverfahren muss lediglich sichergestellt werden, dass der Belang des Schallschutzes ausreichend in die Abwägung eingestellt und hinreichend berücksichtigt wird. Die Projektträgerin hat sich in der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, gegenüber der Deutschen Bahn sämtliche bau- und betriebsbedingten Erschütterungs- und Schallimmissionen, die aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung bestehender und künftiger Bahnanlagen resultieren, zu dulden. Zudem hat sie sich verpflichtet, selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die geplante Bebauung „Urbane Mitte“ durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.

Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen

- 23 Die Deutsche Bahn kann durch den Plangeber nicht zu Schallschutzmaßnahmen gezwungen werden. Unabhängig davon liegen im Plangebiet keine offenen Schienentrassen, sondern nur ein S-Bahntunnel.
- 24 Grundsätzlich gilt entsprechend den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken die Sicht, dass die unterschiedlichen Lärmarten, insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm, isoliert zu betrachten sind. Stellt sich aber im Planungsfall die Frage des Überschreitens der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, bei Lärmbelastungen von mehr als 70dB (A) tags und 60 dB(A) nachts, ist diese Sichtweise nicht mehr zulässig. In einem solchen Fall ist vielmehr auf den Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen. Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten, also der verschiedenen einzelnen Lärmarten, ist hier aber entbehrlich. Bei einer Summenbetrachtung des Verkehrslärms mit dem Gewerbelärm würde der Gesamtlärmpegel nur minimal zunehmen. Es ergäbe sich laut gutachterlicher Einschätzung eine Pegelerhöhung um weniger als 0,2 dB(A). Diese kann folglich vernachlässigt werden. Der Gesamtlärmpegel wäre aufgrund einer nur minimalen Erhöhung praktisch identisch mit dem berechneten Verkehrslärmpegel. Eine Summenbetrachtung des Verkehrslärms und des Gewerbelärms würde daher zu keinem anderen Ergebnis als im vorliegenden Lärmgutachten führen. Zudem können mit Blick auf den vorherrschenden Verkehrslärm durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.
- Es wird hier kein lärmrobuster Städtebau verfolgt. Die Stellung der Baukörper ist das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs.
- 25 Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb stattgefunden. Dabei waren auch die Bahnthemen und somit Lärmthematiken zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan ist nicht schon deswegen abwägungsfehlerhaft, weil ihm ein Wettbewerbsergebnis zugrunde liegt.
- 26 Der Vorwurf, dass der vorangegangene städtebauliche Wettbewerb dazu geführt habe, dass keinerlei Abwägung stattgefunden habe, ist zurückzuweisen. Lärmrobusten Städtebau hat der Plangeber hier nicht geplant. Ein Abwägungsausfall liegt hier nicht schon deshalb vor, weil keine schallabsorbierenden Gebäudestrukturen und Fassaden in den Bebauungsplan aufgenommen wurden. In der Stellungnahme wird ein durchgehender Baukörper vorgeschlagen, der Schall absorbiert. Ebenso wie bei anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht jedoch keine Pflicht, eine solche zwingend passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen, sofern im Rahmen der Abwägung gewichtige Gründe gegen die Umsetzung solcher lärmrobusten, städtebaulichen Strukturen sprechen. Ziel eines lärmrobusten Städtebaus ist die Schaffung von lärmabgewandten Seiten für den Bebauungsteil und die dort liegenden Wohnungen sowie von ruhigen Außenwohnbereichen. Eine Wohnnutzung – mit Ausnahme von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – sowie ruhige Außenwohnbereiche sind hier aber nicht geplant. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung entlang der Lärmquelle ist hier insbesondere nicht geplant, da es einer angestrebten städtebaulichen Einbindung widersprechen würde.
- 27 Die vorgeschlagene Schallschutzwand müsste ab der Oberkante des zweigeschossigen Sockelgebäudes errichtet werden und hätte Abmessungen von ca. 48 m Länge und ca. 16 m Höhe. Ein solches Bauwerk wäre u.a. aufgrund der hohen Windlasten eine bautechnische Herausforderung und würde erhebliche zusätzliche Kosten verursachen. Wohnnutzungen – abgesehen von den ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – und schutzwürdige Außenwohnbereiche sind nicht geplant. Für die Beherbergungsnutzung als nachts schutzbedürftige Nutzung können durch passive Lärmschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Aus diesem Grunde wäre die Errichtung einer gebäudehohen Lärmschutzwand laut gutachterlicher Einschätzung als unverhältnismäßig zu betrachten.

Passiver baulicher Schallschutz

- 28 Da aktiver Lärmschutz durch die Deutsche Bahn der Fachplanung unterliegt und nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden kann und hier auch kein lärmrobuster Städtebau verfolgt wird, werden Maßnahmen des passiven Lärmschutzes empfohlen.
- 29 Die textliche Festsetzung Nr. 8.2 wird im Bebauungsplan gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Schallschutznachweis gemäß DIN 4109 vorzulegen. Gemäß Rundschreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr Sen-

UMVK) ist dennoch folgendes zu erfüllen: „Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen.“ Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten entnommen werden. Daraus wird im Gutachten und in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können.

- 30 Es entspricht der üblichen Vorgehensweise im Rahmen der Bebauungsplanung, dass der Plangeber sich für eine Gebietsart entscheidet und diese für das Plangebiet festsetzt. Vorliegend wird ein Kerngebiet im Sinne des § 7 BauNVO festgesetzt. Die Planungsentscheidungen liegen im (weiten) Ermessen des Plangebers. Auch ist nicht nachvollziehbar, inwiefern zwischen „klassischen Kerngebieten“ und heranrückender Bebauung differenziert werden soll. Es steht dem Plangeber frei, auch auf einer bis dahin unbebauten Fläche ein Kerngebiet festzusetzen. Auch die TA Lärm trifft keine Differenzierung dazu. Des Weiteren ist es inkorrekt davon auszugehen, dass schon deshalb kein Kerngebiet vorliegen könne, weil sich die 'Urbane Mitte' in einer Insellage befände. Denn Baugebiete nach der BauNVO können vom Plangeber entsprechend seiner Entwicklungsziele festgelegt werden. Insofern ist er auch nicht an die Umgebungsbebauung gebunden.
- 31 Rechtlich nicht begründbar ist die Ansicht, dass die TA Lärm keinen geeigneten Richtwert für die Abwägung im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanverfahrens darstellt. Für die Bebauungsplanung stellt die TA Lärm vielmehr eine „Orientierungshilfe“ dar und ist für die Zumutbarkeit von Immissionsbelastungen von Bedeutung. Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei der TA Lärm um Richt- und gerade nicht um Grenzwerte handelt. Dabei wird nicht zwischen klassischem Kerngebiet und heranrückender Bebauung unterschieden.
- 32 In der schalltechnischen Untersuchung wurden die in der Bauleitplanung anzuwendenden schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 als Vorsorgemaßstäbe zugrunde gelegt. Zum Vergleich mit den SOW werden – wie auch bei solchen Vorhaben, die in den Geltungsbereich der 16. BImSchV fallen – Beurteilungspegel gemäß dem geltenden Regelwerk (z. B. RLS-90 oder RLS-19) ermittelt. Es steht nicht im Widerspruch zum Stand der Technik, auf die auf Mittelungspegeln beruhenden Beurteilungspegel abzustellen. Die DIN 4109-1 in Verbindung mit der DIN 4109-2 kommen im Rahmen der Bestimmung der Anforderungen zum baulichen Schallschutz gegen Außenlärm zum Tragen. Diese erfolgt erst im Baugenehmigungsverfahren. Auch die DIN 4109-2 geht grundsätzlich von Beurteilungspegeln aus. Eine Prüfung, ob der Mittelungspegel oder der mittlere Maximalpegel für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels bestimmend ist, kann nur messtechnisch festgestellt werden. Dies ist vorliegend wegen der lediglich geplanten Schienenwege der S 21 laut gutachterlicher Einschätzung nicht möglich.
- 33 Die Festlegung der Bauteileigenschaften zur Erfüllung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz erfolgt im Rahmen der Schallschutznachweise im Baugenehmigungsverfahren nach dem geltenden Regelwerk.
- 34 Zum Umfang des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm wird in DIN 4109-5:2020-08 ausgeführt:
"Im Gebäudeinneren wahrnehmbare Geräusche können störend wirken. Sie können die Aufenthaltsqualität, die Kommunikation und Konzentration sowie den Schlaf stören und belästigend wirken. Die empfundene Störung durch ein Schallereignis ist dabei wesentlich vom Grundgeräuschpegel und der Geräuschstruktur der Umgebung abhängig. Durch eine Erhöhung der Schalldämmung der Außenbauteile über die Anforderungen nach DIN 4109-1 hinaus wird das Grundgeräusch im Inneren eines Raumes oder eines Gebäudes potenziell weiter gesenkt. Somit kann die Wahrnehmung von Geräuschen aus fremden Wohn- und Arbeitsbereichen begünstigt werden."
Aus den genannten Gründen wird fachgutachterlich davon abgeraten, bei den baulichen Schallschutzmaßnahmen gegen Außenlärm über die Mindestanforderungen gemäß DIN 4109-1 hinauszugehen.
- 35 Hier erfolgt eine nicht nachvollziehbare Vermischung der Beurteilung des Gewerbelärms und des Verkehrslärms. Zur Beurteilung des Gewerbelärms wurden in der schalltechnischen Untersuchung die für Kerngebiete zutreffenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts angewendet.

- 36 Hierzu wird auf die Ausführungen unter Nr. 32 verwiesen.
- 37 Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Die textliche Festsetzung 8.2 wird daher gestrichen. Worauf sich die Aussage in der Stellungnahme stützt, dass Beherbergungsbetriebe einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags haben, wird nicht belegt und kann nicht nachvollzogen werden. Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich auch in der Rechtsprechung verfestigt. Zu möglichen "Planungsszenarien" muss der Bebauungsplan keine Aussage treffen. Die Anforderungen an den baulichen Schallschutz werden im Baugenehmigungsverfahren anhand der geplanten Nutzungen festgelegt.
- 38 Es werden die "richtigen Schutzstandards" auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens angewendet. Im Schallgutachten zum Bebauungsplan wurde bereits der Nachweis geführt, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz grundsätzlich erfüllt werden können und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können.
- 39 Mit Blick auf den einzuhaltenden Abstand hat die Deutsche Bahn am 21.02.2018 darauf hingewiesen, dass vom S-Bahntunnel ein horizontaler Mindestabstand von 1 m einzuhalten ist. Dazu gehöre auch der im Baugrund verbliebene Verbau. Diese Forderung der Deutschen Bahn wurde eingehalten. 2018 wurden ergänzende messtechnische Untersuchungen der Schwingungsemissionen in der geplanten Gründungstiefe vorgenommen. Die Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen wurden in das Erschütterungsgutachten aufgenommen. Die Schwingungsstärken liegen unter den Anhaltswerten und die Anforderungen der DIN 4150-2 für „Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume“ in Kerngebieten sind erfüllt. Die Konfliktbewältigung ist in ausreichender Form erfolgt.
- 40 Im Erschütterungsgutachten wird beschrieben, dass eine Schwingungsentkopplung mittels elastischer Elemente die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude, vermindern kann. Dazu werden im Gutachten mögliche Maßnahmen benannt. Die detaillierte Dimensionierung von schwingungsmindernden Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der konkreten Gründungs- und Tragwerksplanung sowie der Nutzung der jeweiligen Gebäude und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
- 41 Die Baugrundschrwingungen wurden direkt an den geplanten Standorten der Gebäude erfasst und dienen als Eingangsdaten zur Prognose der innerhalb der Gebäude zu erwartenden Immissionen. Das Prognoseverfahren beinhaltet typische Übertragungsfunktionen für den Übergang der Schwingungen auf die Gründung und folgend auf die Tragwerksdecken von Gebäuden in Stahlbetonweise und deckt mögliche Resonanzeffekte, d.h. den worst-case, ab. Diese Übertragungsfunktionen wurden anhand einer Vielzahl von messtechnischen Untersuchungen d.h. empirisch, für verschiedenen Gebäudetypen und unterschiedliche Baugrundverhältnisse ermittelt. Es liegen Baugrunduntersuchungen vor. Die konkrete Planung und Dimensionierung der Schwingungsminderungsmaßnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
- 42 Die zu erwartenden Lasten bei der Hochhausbebauung stehen laut gutachterlicher Einschätzung grundsätzlich nicht der Umsetzung einer elastischen Gebäudelagerung entgegen. Die Parameter des elastischen Materials (Steifigkeit und Dämpfung) und ggfs. die Auflagerflächen werden auf die Lasten abgestimmt. Die Gutachtenden sehen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das geplante Bauvorhaben keine außergewöhnliche Randbedingung, die die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme infrage stellt, unter der Voraussetzung, dass die Dimensionierung, Planung und Ausführung fachgerecht erfolgen. Der von der Deutschen Bahn geforderte Mindestabstand wird gewahrt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese zwar nicht überschreiten. Ein Zurücktreten ist jedoch zulässig und schafft ggf. erforderlichen Spielraum bei der Realisierung.

Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn

- 43 Anders als in der Stellungnahme ausgeführt, ist die Errichtung von Baugruben und Bauwerken im unmittelbaren Nahbereich zu oberirdischen und unterirdischen Bestandsbauten innerstädtisch keine Ausnahme und wurde in den letzten Jahrzehnten in Berlin vielfach erfolgreich realisiert. Zur Überprüfung der Machbarkeit wurde für das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte‘ ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Das in der Stellungnahme benannte Problem der einseitigen Lasten wurde bereits geprüft und es liegt ein Lösungsvorschlag eines Ingenieurbüros vor. Diese Untersuchungen und

Vorgehensweise entsprechen dem üblichen Verfahren bei einer Bebauung in der Nähe von Verkehrsinfrastrukturen. Die detaillierte Planung der Baugrubenumschließung und Bauwerke inkl. der erforderlichen statischen Berechnungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens. Aus diesem Grund ist das Baugruben- und Gründungskonzept auch kein Fachgutachten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans. In der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn wurden außerdem bereits umfangreiche Regelungen zum Schutz der Bahninfrastruktur getroffen.

Schallschutz

- 44 Die aus der Entscheidung zitierten Werte beziehen sich auf die diskutierte gesundheitliche Zumutbarkeitsschwelle von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts, allerdings in allgemeinen Wohngebieten. Ein solches wird hier nicht festgesetzt. Für Kerngebiete werden in der Entscheidung die Werte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts diskutiert. Auch diese sind hier aber nicht weiter relevant, da die gesundheitsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ohnehin überschritten wird.
- 45 Seit dem 1. August 2020 sind die Normenteile DIN 4109-1:2028-01 und DIN 4109-2:2018-01 im Land Berlin als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführt. Im Bebauungsplan bestehe daher kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.
- 46 Die Anforderungen der DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 sind im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Die Einhaltung dieser Werte ist damit gesichert. Hierbei sind durch den Sachverständigen für Schallschutz die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Welche konkreten Tools dieser dafür einsetzt, obliegt seiner fachlichen Einschätzung.
- 47 Zur DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 sowie zur Streichung der textlichen Festsetzung 8.2 siehe Nr. 45 und 46.
Die Unterstellung, es hätte eine Abstimmung zwischen der Auftraggeberin und dem Schallgutachtenden gegeben, wird entschieden zurückgewiesen. Der Verweis auf die „Nachteile“ der DIN 4109 bezog sich auf die DIN 4109:1989-11. Als Nachteile wurden unter anderem die 5 dB-Stufung und die Festlegung von Lärmpegelbereichen der DIN 4109:1989-11 genannt.
- 48 Der Berliner Lärmleitfaden 2017, der in Zusammenarbeit mit schalltechnischen Gutachterbüros entwickelt wurde, stellt eine Empfehlung des Landes Berlin dar. Bei den erwähnten Beurteilungspegeln von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) handelt es sich nicht um starre Schwellenwerte. Sie dienen lediglich als Hinweis, bei welchen Beurteilungspegeln die Festsetzung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens 2017 empfohlen wurde. Wie sich leicht zeigen lässt, sind die im Berliner Lärmleitfaden 2017 angegebenen Beurteilungspegel fachlich begründbar. In der aktuellen Fassung des Lärmleitfadens 2021 wurde die empfohlene Musterfestsetzung ersatzlos gestrichen.

„Schienenbonus“

- 49 Im Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) wird ausgeführt, dass durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 gewährleistet wird, dass die pauschale Minderung von 5 dB des Beurteilungspegels für Schienenverkehr gemäß Abschnitt 4.4.5.3 zu berücksichtigen ist. Hierdurch werde vermieden, dass überschießende Maßnahmen zur Schalldämmung der Außenbauteile ergriffen werden müssen. Es handelt sich dabei ausdrücklich nicht um einen "Schienenbonus", sondern um eine fachlich untersetzte Korrektur aufgrund des Frequenzspektrums des Schienenlärms. Damit wird bestätigt, dass die Anwendung des Abschlags gemäß DIN 4109-2:2018-01, 4.4.5.3 aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels grundsätzlich sachgerecht ist und somit angewendet werden kann.

Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens

- 50 Der Vorschlag, die Werte der TA Lärm auch für andere Lärmarten mit Blick auf den passiven Schallschutz zum Maßstab zu nehmen, widerspricht den einschlägigen Regelwerken und ist auch aus schallschutzfachlicher Sicht abzulehnen.

- 51 Die Norm DIN 4109-1:2018-01 in Verbindung mit DIN 4109-2:2018-01 ist im bauaufsichtlichen Verfahren anzuwenden. Die Prüfung erfolgt daher im Baugenehmigungsverfahren.
- 52 Das "Schutzniveau" der DIN 4109:1989-11 lässt sich nicht durch einfachen Vergleich der maßgeblichen Außenlärmpegel (L_a) und des erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maßes ($R'_{w,res}$) gemäß Tabelle 8 der DIN 4109 bestimmen. Es ist ein – auch in Fachkreisen – weit verbreiteter Irrtum, dass die Differenz $L_a - R'_{w,res}$ dem Innenpegel entspricht. Gemäß der Berechnungsvorschrift der VDI 2719 ergibt sich ein Innenpegel tags für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB(A) und nicht 30 dB(A).
- 53 Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich in der Rechtsprechung im Hinblick auf die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse verfestigt. Die VDI 2719 führt in Tabelle 6 Anhaltswerte für Innenschallpegel auf, die nicht überschritten werden sollten. Danach sollen "in allen übrigen Gebieten" (also außer in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten demnach auch in Kerngebieten) in Schlafräumen nachts Mittelungspegel von 30 bis 35 dB(A) und in Wohnräumen tagsüber von 35 bis 40 dB(A) nicht überschritten werden.
- 54 Es handelt sich um eine gutachterliche Einschätzung, der hier gefolgt wird. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) Referat I C hat das Vorgehen bestätigt, die Überschreitung der nächtlichen Immissionsrichtwerte um weniger als 1 dB zu tolerieren.
- 55 Es besteht kein Handlungserfordernis. Es werden keine zusätzlichen textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan aufgenommen. Auch der städtebauliche Vertrag wird hierzu nicht geändert.

Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V.

Stellungnahme

- 1 Die planungsrechtliche Einschätzung (§ 34 BauGB statt § 35 BauGB) sei falsch und aus dieser falschen Einschätzung wäre eine Bebaubarkeit als Kerngebiet abgeleitet worden.
- 2 Wenn der Bebauungsplan VI-140caa nicht festgesetzt werden würde, würde ein „Kerngebietssolitär“ entstehen.
- 3 Gemäß §17 BauNVO dürfen Kerngebiete zu 100% versiegelt werden (GRZ 1,0). Es wird befürchtet, dass Regenwasser und Schmutzwasser durch die bei Starkregen überlaufende Mischwasserkanalisation ungeklärt in den Landwehrkanal eingeleitet werden würde. Das wird als gewichtiger Einwand gegen die Kerngebietsausweisung und die Vollversiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ gesehen.
- 4 Eine GRZ von 1,0 wird auch wegen der Aufheizung und Bildung von Hitzeinseln als unverantwortlich angesehen. Das würde dem Erfordernis der Klimafolgenanpassung widersprechen.
- 5 Es wird kritisiert, dass der Expertenkreis "Zukunft Landwehrkanal" weder über das Vorhaben ‚Urbane Mitte‘ informiert, noch frühzeitig in die Planung einbezogen worden wäre.
- 6 Bei einer Information über das Vorhaben wären die Auswirkungen einer vollversiegelten Fläche auf den Landwehrkanal untersucht worden. Diese Untersuchung wäre noch nachzuholen.
- 7 Um die Auswirkungen zu mindern, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:
 - eine Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles
 - durch eine Terrassierung weitere Gründächer und damit Versickerungsflächen zu schaffen, in die auch Solarmodule integriert werden sollten
 - 100% Dachbegrünung mit Integration von Photovoltaik
 - Photovoltaik an geeigneten Fassaden. Hier wird allerdings ein Konflikt mit genauso wichtigen Fassadenbegrünung gesehen.
- 8 Der Städtebauliche Rahmenvertrag von 2005 hätte die ökologische Krise völlig ausgeblendet bzw. übergangen. Im Bebauungsplan würde allein aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag eine Kerngebietsausweisung abgeleitet werden.

- 9 Das städtebauliche Konzept sei eine uninspirierte, von jeglichem Problembewusstsein freie Planung, das stadtökologisch ein Fiasko wäre. Positive Beispiele wären von Passiv-, Null- und Plusenergiehäuser über die Verwendung alternativer Baustoffe bis Stefano Boeris Vertikal Forests.
- 10 Es wird kritisiert, dass der Park am Gleisdreieck durch eine 'Skyline' aus Beton und Glas verfinstert werden solle.
- 11 Die Bebauung müsste als brachialer und v.a. vermeidbarer Eingriff in Natur und Landschaft ihrerseits ausgeglichen werden.

Abwägung

- 1 In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist auf Seite 10-12 das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2. Danach wären Vorhaben im Plangebiet nach dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Planungsrecht entsprechend § 30, § 34 oder § 35 BauGB zu beurteilen. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.
- 2 Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht unbebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.
- 3 Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme liegt das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht in direkter Nachbarschaft zum Landwehrkanal. Der Kanal verläuft in mindestens 200 m Entfernung. In der Stellungnahme wird das allgemeine Problem beschrieben, das aus der Berliner Mischwasserkanalisation und ihrer Überläufe resultiert. Durch die Mischung von Regenwasser und Abwasser kommt es bei Starkregen-Ereignissen lokal zu Überlastungen im Kanalnetz, die dazu führen, dass ungeklärte Mischabwässer eingeleitet werden. Das ist keine direkte Folge der Versiegelung und völlig unabhängig von der Baugebietsausweisung, z.B. eines Kerngebiets.

Wie auch in der Begründung dargestellt, ist die Festsetzung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar.

2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 weist die dafür zuständige Senatsverwaltung darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Es wird weder die Ausweisung als Kerngebiet geändert, noch der Versiegelungsgrad reduziert.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.

- 4 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das Fachgutachten hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

- 5 Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), aus dem der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch Teilung hervorgegangen ist, wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung unterrichtet und frühzeitig beteiligt. Wie auch der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen ist, erfolgte die frühzeitige Beteiligung im Februar/ März 2016.

- 6 Wie bereits dargestellt, ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Versiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Kanalwasserqualität gegeben. Auch in der Stellungnahme wird kein direkter Zusammenhang dargestellt. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften, da sie gemäß Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden dürfen. Die Machbarkeit wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt.

Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Der Forderung eines Gutachtens zu möglichen Auswirkungen auf die Kanalwasserqualität wird nicht entsprochen.

- 7 Dem Wunsch nach einer Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles wird nicht nachgekommen. Die Planung wird nicht geändert.
Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung und damit auch eine Fassadenbegrünung sind Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte:

- Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold,
- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude,
- Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung.

Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen.

- 8 Die Festsetzung von Kerngebieten in der ‚Urbanen Mitte‘ ist ein städtebauliches Entwicklungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das auch bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck dokumentiert wird. Das Planungsziel wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wiederholt durch politische Beschlüsse bestätigt.
- 9 Die subjektive Bewertung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen.
- 10 Die subjektive Kritik am städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird zur Kenntnis genommen.
- 11 Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich weniger um einen Eingriff in Natur und Landschaft als um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen. Alle im Umweltbericht ermittelten Eingriffe werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

NaturFreunde Berlin e.V.

Stellungnahme

- 1 Es wird Einspruch gegen den Bebauungsplan VI-140cab erhoben.
- 2 Die Aufgabe der geplanten Bebauung wird gefordert.

Übergeordnete Ziele

- 3 Das Ziel einer „nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter“ würde weitgehend konterkariert werden.
- 4 Die Freiflächen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würden als halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden sollen und damit zur weiteren Privatisierung öffentlicher Räume beitragen, die eine „Stadt für alle“ einschränken würde.
- 5 Die ökologische und soziale Gesamtsituation im Bereich würde negativ verändert werden.
- 6 Die geplante Verdichtung würde im Widerspruch zu nahezu allen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung stehen.

- 7 Es würde sich um keine nachhaltige Stadtentwicklung handeln. Die Planung würde im Gegenteil zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation führen.
- 8 Bei der Abwägung der Bürgerstellungnahmen wären die aktuell geltenden Planungsziele im Land Berlin zugrunde zu legen.
- 9 Der Bebauungsplan würde keine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung vorsehen.
- 10 Der Bebauungsplan würde weder dem Ort, noch dem Baugesetzbuch und der Baunutzungsverordnung gerecht. Er würde weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats entsprechen. Er würde nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und auf die Klimakatastrophe reagieren.

Einbindung

- 11 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ würde der räumlichen Umgebung aufgesetzt werden und mit einer harmonischen Stadtgestaltung brechen.

Nutzung

- 12 Die Forderungen zum Bau von bezahlbarem Wohnraum in diesem Bereich wären nicht aufgegriffen worden.

§ 35 BauGB

- 13 Das Plangebiet sollte nach den Grundsätzen des § 35 BauGB ‚Bauen im Außenbereich‘ gestaltet werden.
- 14 Die Hochhäuser (Turm 6 und 7) würden im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Hier wären aber nur maximal 2-stöckige Gebäude zulässig.
- 15 Gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag von 2005 würde das Plangebiet im Außenbereich gemäß § 35 BauGB liegen. Der FNP würde sich im Widerspruch zum § 35 BauGB befinden, denn hier solle ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden. Diese Auslegung des Gesetzes würde als nicht zulässig angesehen werden.

Verdichtung / bauliche Dichte

- 16 Die übermäßige Verdichtung in der Innenstadt wird als problematisch angesehen.
- 17 Der Bebauungsplan ist im Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm einseitig auf eine möglichst intensive bauliche Nutzung ausgerichtet. Die Belange der Entwicklung der Naturgüter und des Klimaschutzes würden zu kurz kommen.
- 18 Die bauliche Dichte wäre zu hoch, die Regel-Abstandsflächen würden teilweise nicht eingehalten werden.
- 19 Nur durch die Zustimmung der STATION Berlin und des Landes Berlin (für das Deutsche Technikmuseum) zur Lage von Abstandsflächen auf ihren Grundstücken könne die Bebauung erfolgen.
- 20 Durch die Zustimmungen der Nachbar*innen würde die Verpflichtung für die stadtplanerisch geforderten Ausgleichs- und Entlastungsflächen erlassen werden. Dies wäre eine „In-sich-Genehmigung“. Bei der Abwägung müssten die gesamtstädtischen Belange und nicht die Planungen der öffentlichen und privaten Auftraggebenden berücksichtigt werden.
- 21 Die Projektträgerin würde versuchen, die zulässige Geschossfläche zu maximieren, auch über das im städtebaulichen Rahmenvertrag vorgesehene Maß.
- 22 Eine Reduzierung der Bebauungsdichte würde dem LEP HR gerecht werden. Danach sollen militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden. Darunter würde auch die Schaffung von neuen Freiflächen und grüner Infrastruktur fallen.
- 23 Trotz ehemaliger langer Bahnnutzung wäre eine so dichte, hohe und massive Bebauung nicht akzeptabel.
- 24 „Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein.“
- 25 Die geplante dichte Bebauung und die Gebäudehöhen werden abgelehnt. Die geplante Bebauung wird als eine Überstrapazierung der beplanten Fläche angesehen.
- 26 Es sollen § 35 BauGB-Flächen mit einer Dichte bebaut werden, die gemäß § 17 BauNVO über der im Kerngebiet maximal zulässigen GFZ von 3,0 liegen. Aus diesem Grund würde eine deutliche Reduzierung der Bebauungsdichte im Plangebiet gefordert werden.

Versiegelung

- 27 Die Planung müsste grundlegend verändert werden und Grünflächen sowie Frischluftschneisen gesichert werden.
- 28 Es wird eine deutliche Reduzierung der zu bebauenden Fläche und eine Ausweisung von zusätzlichen Grünflächen vorgeschlagen.
- 29 Die hohe Versiegelung wäre nicht akzeptabel. In der Begründung würde es heißen: „In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park.“ Diese einseitige Ausgleichsfestlegung wäre nicht mit einer nachhaltigen Entwicklung der Stadtplanung vereinbar.
- 30 Die geplante Versiegelung sei maximal. Auch wenn das Plangebiet sehr lange gewerblich genutzt worden wäre, wäre diese Versiegelung nicht akzeptabel.
- 31 Ziel einer an Nachhaltigkeit und Klimaschutz orientierten Stadtplanung müsse die Erhaltung und Vergrößerung der entsiegelten Fläche sein.
- 32 Die Planung würde im Widerspruch zum Berliner Wassergesetz (BWG) stehen. Durch die nahezu vollständige Versiegelung im Plangebiet würde eine Versickerung des Niederschlagswassers unmöglich werden. Dadurch bestünde die Gefahr, dass der Grundwasserstand sinkt. Zur Vermeidung von Regenabflüssen wird die Minimierung des Versiegelungsgrades gefordert.
- 33 Die Planung würde in Widerspruch zu dem „absoluten Vorrang unversiegelter Flächen“ in Berlin stehen.
- 34 Die Bebauung sollte soweit reduziert werden, dass Niederschlagswasser vor Ort versickern, verdunsten oder z.B. in Rigolen geleitet werden kann. Nicht nur 15% sondern 100% der Dachflächen könnten als Gründächer gestaltet werden und so Regenwasser zurückhalten.
- 35 Die entsiegelte Fläche sollte deutlich vergrößert werden. Es wären keinerlei Ansätze zu erkennen, die negativen Effekte der Versiegelung auszugleichen.

Hochhäuser / Hochhausleitbild

- 36 Die Planung würde im Widerspruch zum Hochhausleitbild stehen. Für das Umfeld, die ökologische und klimagerechte Entwicklung und für die Allgemeinheit wäre kein Mehrwert zu erwarten.
- 37 Es wird erwartet, dass dieser Mangel in der Neuplanung behoben wird.
- 38 Die Einschätzung in der Begründung, dass die wesentlichen Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, würde nicht geteilt werden.
- 39 Durch die dichte und hohe Bebauung wird ein massiver Riegel zwischen die näheren Kieze und den Park geplant.
- 40 Gemäß Hochhausleitbild wäre die Kompensation der Nachteile hoher baulicher Verdichtungen die Voraussetzung für eine verträgliche Innenentwicklung. Die Kompensation dieser Nachteile würde im Plangebiet nicht berücksichtigt werden.
- 41 Hochhäuser müssten automatisch eine höhere Grünflächenversorgung nach sich ziehen. Im Hochhausleitbild würde als Kompensationsmaßnahme für den Bau von Hochhäusern die Neuanlage öffentlich nutzbarer Grün- und Freiflächen, möglichst im nahen Umfeld, vorgeschlagen werden.
- 42 Eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen, wäre vermessen.
- 43 Der Anwendungsfall 2.4 im Hochhausleitbild gibt vor, dass bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden wäre.

Erschließung

- 44 Die Planung wäre mit der Anlage von Tiefgaragen auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt worden. Das würde dem Ziel einer möglichst autoarmen Berliner Innenstadt widersprechen. Das gesamte Areal sollte ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Konzept erhalten und autofrei gestaltet werden. Auf die geplanten Tiefgaragen sollte verzichtet werden.
- 45 Privatstraßen würden die Tendenz der Privatisierung des öffentlichen Raums verstärken.
- 46 Die Tiefgaragen würden der Idee eines autofreien Quartiers sowie dem Senatsziel einer Mobilitätswende widersprechen.
- 47 Die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellplätze sollten auf dem Grundstück vorgesehen werden. Die Feuerwehrezufahrt dürfe nicht verschmälert werden.
- 48 Es wären mehr Fahrradstellplätze erforderlich.
- 49 Die Planung würde in keiner Weise den Anforderungen an eine ökologische, nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des urbanen Zentrums von Berlin entsprechen. Die Planung müsse grundlegend verändert werden, um einer klimagerechten Bebauung zu entsprechen.

Klima

- 50 Klimapolitische Veränderungen würden nicht berücksichtigt werden.
- 51 Die Folgen des Klimawandels in Form von häufigeren und extremeren Hitzewellen würden mit der Planung verschärft und nicht verringert werden. Zumindest Teilflächen des Plangebiets sollten deshalb als auslaufender Randbereich des Parks am Gleisdreieck genutzt werden.
- 52 Die Folgen des Klimawandels und die 2019 vom Berliner Senat beschlossene „Klimanotlage“ würden nicht berücksichtigt werden. Dabei wird im StEP Klima gefordert, dass beim Neubau und bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel ausgeschöpft werden.
- 53 Die Klimakrise würde nicht berücksichtigt werden. Eine fast 100% ige Flächenversiegelung wäre inakzeptabel. Die Flächen würden zur Erhitzung beitragen und die Kaltluftdurchströmung würde beeinträchtigt werden.
- 54 Es wäre nicht akzeptabel, dass mit der Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine Verschlechterung des Klimas in der bereits hoch belasteten Berliner Innenstadt hingenommen wird.

- 55 In der Begründung würde es heißen: „Den Zielen des StEP Klima und des StEP Klima KONKRET wird weitgehend nicht entsprochen. Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei.“ Das müsste dazu führen, dass die überbaubare Fläche eingeschränkt wird.
- 56 In der Begründung würde dargestellt werden, dass in Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten sind.
- 57 Die Darstellung, dass die umliegenden Grünflächen die zusätzlichen klimatischen Belastungen ausgleichen könnten, wäre eine Verharmlosung der Probleme. Wenn klimawirksame Effekte durch die Schaffung eines vermeintlichen „autofreien Quartiers“ beschrieben werden, würden die notwendigen Veränderungen in der Stadtplanung nicht erkannt werden
- 58 Eine nachhaltige Stadtplanung sollte die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge erfüllen. Die Planungen für die ‚Urbane Mitte Süd‘ würden im Widerspruch dazu stehen.

Windkomfort

- 59 Die Hochhäuser würden die Windverhältnisse vor Ort verändern. Gemäß Gutachten zum Windkomfort würden die Windkomfortkriterien auf 45 % der Fläche nicht erfüllt.
- 60 Eine besondere Betrachtung hätten Starkwindereignisse im Bereich am Hochhaussockel bedurft.
- 61 Für die städtebauliche Planung wäre die Berücksichtigung der Einflüsse von Hochhäusern auf das lokale Windfeld unabdingbar, da sie Auswirkungen auf die Aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in den betroffenen Stadtteilen hätten.
- 62 Außergewöhnlich hohe Hochhäuser würden den sogenannten „Monroe-Effekt“ erzeugen.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

- 63 Der Bebauungsplan VI-140cab wird abgelehnt, da er zu einer Verdichtung am Gleisdreieckpark führen und den Park als Erholungsgebiet entwerten würde.
- 64 Die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck würde massiv eingeschränkt werden.
- 65 Die bereits hohe Nutzungsdichte des Parks am Gleisdreieck würde weiter ansteigen und zu einer Zunahme der Nutzungskonflikte im Park führen.
- 66 Der gesamte Park am Gleisdreieck würde entwertet und zum „grünen Vorgarten“ für die ‚Urbane Mitte‘ degradiert werden. Der Park würde eingeengt und der Erholungswert der Parks reduziert werden.
- 67 Die Lage, Dichte und Höhe der Bauten würden sich negativ auf den Westpark auswirken.
- 68 Die Beeinträchtigungen des Ostparks (Verschattung, bedrängende Wirkung) würden nicht ausreichend gewürdigt werden.
- 69 Der Park am Gleisdreieck würde übernutzt werden.
- 70 Das in der gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa berücksichtigte Einzugsgebiet wäre grob fehlerhaft abgeschätzt worden, es wäre erheblich größer. Es bestehe die Gefahr der weiteren Übernutzung des Parks am Gleisdreieck.
- 71 Das in der gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa angenommene Verhalten der Bürobeschäftigten in der Mittagspause wäre unrealistisch. Viele würden bei schönem Wetter ihre Mittagspause im angrenzenden Park verbringen wollen und damit den Nutzungsdruck auf den Park deutlich erhöhen.
- 72 Es würde ignoriert werden, dass der Park am Gleisdreieck als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz konzipiert wurde.

Biotop- und Artenschutz

- 73 Der Biotop- und Artenschutz würde nicht ausreichend berücksichtigt werden. Es würden nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen werden, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wäre auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering.

- 74 Auf die Gefahr des Vogelschlags wäre im Bebauungsplan nicht reagiert worden.
- 75 Die Planung hätte gemäß artenschutzrechtlicher Untersuchung Auswirkungen auf die Zwergfledermaus und geschützte Vogelarten.
- 76 Ein Verzicht auf die dichte und hohe Bebauung würde zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen für Vögel und Fledermäuse beitragen.
- 77 Bezogen auf die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter würden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben, die in der artenschutzrechtlichen Untersuchung benannt wurden, nicht berücksichtigt werden.

Bürgerbeteiligung

- 78 Es würde ein weiterer intensiver Austausch mit den interessierten Gruppen, Anwohnenden, Verbänden und Initiativen erwartet werden.

Abwägung

- 1 Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.
- 2 Im Ergebnis der Abwägung wird der Forderung, die geplante Bebauung aufzugeben, nicht nachgekommen.

Übergeordnete Ziele

- 3 Es wird nicht begründet, warum das Ziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch den Bebauungsplan weitgehend konterkariert werden würde.
- 4 Das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ befindet sich im Privateigentum und befand sich auch bei Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005 nicht im öffentlichen Eigentum.
- 5 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus einem großen zusammenhängenden Park im Inneren und vier Baufeldern am Rand: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Mit der Entwicklung des Areals Gleisdreieck wurde und wird die ökologische und soziale Gesamtsituation maßgeblich positiv verändert.
- 6 Es ist unklar, zu welchen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung der Bebauungsplan im Widerspruch stehen soll. Die Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ entspricht dem im BauGB verankerten Ziel der Innenentwicklung.
- 7 Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen.

Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen.

Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen.

Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

- 8 Die Planungsziele im Land Berlin sind ebenfalls Gegenstand der Abwägung (vgl. Begründung, Kapitel A1.3. Planerische Ausgangssituation).
- 9 Nach Ansicht der NaturFreunde würde der Bebauungsplan keine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung vorsehen. Diese subjektive Einschätzung wird zur Kenntnis genommen. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck.
- 10 Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, der Flächennutzungsplan Berlin, das Landschaftsprogramm und Landschaftspläne, die Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen (wie das Hochhausleitbild) berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A1.3. „Planerische Ausgangssituation“ ausgeführt.

Es ist unklar, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind.

Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert, siehe Nr. 7.

Einbindung

- 11 Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die Voraussetzungen geschaffen, hier (im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) einen urbanen Ort an einem wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV zu entwickeln. Die tatsächliche Entwicklung eines Ortes kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden, sondern erfordert, dass der durch den Bebauungsplan gesetzte Rahmen entsprechend genutzt und ausgefüllt wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘), der die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dargestellt, als erster Platz prämiert.

Nutzung

- 12 Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn S21) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort weitestgehend ungeeignet. Das ist das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung (Stand 02.11.2022), wonach eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich wäre:
 - Turm 6: Südostfassade
 - Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade
 - Sockelbau: Ostfassade

Der Ausschluss von Wohnen wurde auch von der Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) sowie der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) bestätigt.

Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.

§ 35 BauGB

- 13 In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist auf Seite 10-12 das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Danach wären Vorhaben im Plangebiet entsprechend § 30, § 34 oder § 35 BauGB zu beurteilen. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Jahr 2015 beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen.

Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

- 14 Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch, siehe Nr. 13.
- 15 Im städtebaulichen Rahmenvertrag wird das Planungsrecht vor Aufstellung des Bebauungsplans dargestellt. Danach wäre das Plangebiet als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen, nicht als Außenbereich gemäß § 35 BauGB. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2.

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann.

Verdichtung / bauliche Dichte

- 16 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ für eine übermäßige Verdichtung in der Innenstadt halten. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.
- 17 Die Grundsätze des LEPro 2007 werden mit dem Bebauungsplan berücksichtigt. Es bestehen keine Widersprüche. Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Brache im Plangebiet, die sehr gut durch schienengebundenen ÖPNV erschlossen ist, wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen. Auch der innerstädtische Einzelhandel soll am Standort gestärkt und die Grundversorgung gesichert werden, allerdings in einem beschränkten Umfang unter Berücksichtigung der umliegenden Zentren. In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck mit dem zentralen Park am Gleisdreieck sowie den geplanten fließenden Übergängen und Funktionsergänzungen entsprochen.
- 18 Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden.
- 19 Es ist nicht richtig, dass die Zustimmung der Nachbarn STATION Berlin und Land Berlin (für das DTM) für die Festsetzung der Planung erforderlich ist. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der

Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“. Auf die Nachbargrundstücke bezogen bedeutet es, dass keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke fallen.

- 20 Der Inhalt dieser Ausführung ist insgesamt unklar.

Die Zustimmung der Nachbar*innen führt nicht dazu, dass der erforderliche Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Eingriff nicht erforderlich wäre. Auch die Verkürzung der Abstandsflächen führt nicht zu einem Verlust notwendiger Flächen. Die Schutzziele des Abstandsflächenrechts sind gewahrt. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans werden - gemäß § 1 Abs. 7 BauGB - die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Die wesentlichen Abwägunsinhalte werden in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.

- 21 Die im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘ bzw. einer maximal zulässigen Geschossfläche von 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.

- 22 Das beschriebene Ziel wurde bei der Konversion des Gleisdreieck-Areals mit der Schaffung des Parks am Gleisdreieck umfangreich berücksichtigt.

- 23 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Bebauung als dicht, überhöht und massiv empfinden und sie nicht akzeptieren.

- 24 Die Aussage ist unklar.

Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als besonderer Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Mit der Fertigstellung der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Gesamtentwicklung des ‚Gleisdreiecks‘ abgeschlossen. Der Park erhält mit dieser Planung auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.

- 25 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Dichte und Höhe der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ablehnen.

- 26 Zur Zulässigkeit von Vorhaben

Nach Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

Zur baulichen Dichte

§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt (siehe Seite 135-141). Zusammengefasst ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen

Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil.

Die bauliche Dichte wird in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel übergeordnet, das in einem städtebaulichen Wettbewerb entwickelte Konzept zu sichern und umzusetzen.

Versiegelung

- 27 Der Park am Gleisdreieck bleibt vollumfänglich erhalten, Parkflächen sind kein Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Damit ist auch weiterhin die Frischluftschneise gesichert.
- 28 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Im Ergebnis der Abwägung soll das Gesamtkonzept weiter umgesetzt werden. Die zu bebauende Flächen wird nicht reduziert und die Parkfläche nicht vergrößert.
- 29 Das Zitat ist unvollständig wiedergegeben. In der Begründung heißt es: „Der stärkste Eingriff erfolgt über den hohen Grad an Bodenversiegelung. In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park. Fachbezogen werden als (eine) Ausgleichsmaßnahme im beschränkten Umfang Dachbegrünungen festgesetzt. Der gesamte Eingriff muss überwiegend planextern ausgeglichen werden. Zum Ausgleich sind Maßnahmen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vorgesehen. Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain sollen ökologisch aufgewertet werden. Eine näher gelegene Ausgleichsfläche stand nicht zur Verfügung. Dem Bebauungsplan werden außerdem Pflanzmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahme zugeordnet.“ Der im Umweltbericht ermittelte Ausgleichsbedarf wird vollständig gedeckt. Im Park am Gleisdreieck sind keine Ausgleichsmaßnahmen für das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vorgesehen.
- 30 Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurde ein hohes Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ festgelegt. Der hohe Versiegelungsgrad in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen werden realistisch angenommen. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Oberflächenausprägung oberirdisch.
Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel der urbanen Entwicklung des Quartiers übergeordnet.
- 31 Bei der Stadtentwicklung muss vielen Belangen Rechnung getragen werden und dabei z.B. auch ein angemessener Ausgleich zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen gefunden werden. Im Rahmen der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck wurden 31,5 ha im wesentlichen unversiegelte Parkfläche geschaffen. Damit sind die formulierten Belange berücksichtigt.

- 32 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) vom Juli 2021 weist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind.

Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden:

- Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet)
- Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten.

Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird.

In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart:

- Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.
- Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt.

Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen

Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen.

Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement

- 33 Im Land Berlin gibt es keine gesetzliche Grundlage, die einen ‚absoluten Vorrang unversiegelter Flächen‘ beinhaltet. Ein solches Prinzip würde auch im Widerspruch zu § 1 BauGB stehen, wonach die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.

- 34 Zur Niederschlagsentwässerung siehe. Nr. 32.

Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt. Auch das Solargesetz Berlin ist zu beachten. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.

- 35 Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. In der Abwägung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.

Hochhäuser / Hochhausleitbild

- 36 Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurde 2015 gefasst, das Hochhausleitbild für Berlin wurde erst am 25.02.2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten mit folgendem Ergebnis:

1. Turm 6 ist ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die „Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu.
2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist.

Davon unabhängig ist festzustellen, dass die Planung nicht im Widerspruch zum Hochhausleitbild steht. Der Mehrwert wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 31-32 dargestellt.

- 37 Im Ergebnis der Abwägung ist keine Neuplanung vorgesehen.

- 38 Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Erläuterung zum Hochhausleitbild in der Begründung nicht nachvollziehen können.

- 39 Die NaturFreunde sind der Meinung, dass ein „massiver“ Riegel zwischen den Kiezen und dem Park geplant wird. Das kann aufgrund der Lage der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht nachvollzogen werden. An die ‚Urbane Mitte‘ grenzen nach Osten das geschlossene U-Bahnviadukt ‚Gleisdreieck‘ sowie die STATION Berlin (der ehemalige Postbahnhof) und keine Wohngebiete oder gemischtgenutzten Kieze an. Das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ sieht als Solitär einen 2-geschossigen Sockelbau mit zwei Türmen vor, keinen durchgängigen Gebäuderiegel. Das Quartier wird außerdem für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr durchlässig gestaltet.

- 40 Das Hochhausleitbild ist für den Bebauungsplan nicht anzuwenden (siehe Nr. 36). Unabhängig davon ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 31-32 der Mehrwert für die Allgemeinheit dargestellt. Die Darstellung ist gegliedert in:
- Mehrwerte für das Umfeld
 - Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung
 - Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts
 - Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen
 - Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelebung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur
- 41 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Dass der Park nun vorab entwickelt wurde, darf nicht dazu führen, dass die noch ausstehende Randbebauung konterkariert wird.
- 42 Mit dem Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird keine Anlehnung an den Potsdamer Platz gesucht. Die ‚Urbane Mitte‘ soll jedoch ebenso städtische Funktionen erfüllen, z.B. die der Bereitstellung von Büroflächen zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen.
- 43 Die Prüfung des Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat ergeben, dass das Hochhausleitbild für den Bebauungsplan nicht anzuwenden ist, siehe Nr. 36.

Erschließung

- 44 Die Planung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ ist nicht auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt worden, aber sie berücksichtigt (noch) aktuelle Belange des MIV. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein und dazu sollen die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße über die Privatstraße direkt in die Tiefgarage geleitet werden. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um im Bebauungsplan zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und tatsächlich weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Die Belange des Umweltverbunds wurden umfassend in der Planung berücksichtigt.
- 45 Die Privatstraße wird insbesondere auf dem Privatgrundstück ausgewiesen. Es werden keine öffentlichen Räume privatisiert.
- 46 Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Die Belange wurden in der Planung umfassend berücksichtigt. Durch die Tiefgarage wird dieses Ziel nicht in Frage gestellt.
- 47 Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten werden. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrezufahrt verschmälert.
- 48 Das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022): Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.

- 49 Die Ablehnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen. Die Belange einer ökologischen, nachhaltigen und klimagerechten Entwicklung wurden ebenfalls in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

Klima

- 50 Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung werden im Projekt berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen.

- 51 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Das hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten.

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten.

Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die

Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/ Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom

18.11.2022 erarbeitet. Im Leitfaden werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll eine bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vorgesehene Randbebauung am 31,5 ha großen Parks am Gleisdreieck festgesetzt werden. Es entspricht weder dem städtebaulichen Gesamtkonzept, noch gibt es ein Erfordernis, hier weitere öffentliche Grünflächen festzusetzen.

- 52 Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag:

Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben.

Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz.

Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst:

- Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird))
- Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen.

, Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt, vgl. Nr. 52.

Zur Flächenversiegelung vgl. die Ausführungen unter Nr. 30.

Im Klimaökologischen Gutachten wird dargelegt, dass die Auswirkungen auf das Kaltluftströmungsfeld / den Kaltluftvolumenstrom und die Temperatur nicht wesentlich sind.

Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor.

Oberflächennahe Lufttemperatur

Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. *Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom*

Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen:

Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt.

Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand.

Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten.

Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche.

Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)

Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert.

Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt.

Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten.

Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht.

In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Daher wird die mit den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet.

- 54 Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden vgl. Nr. 53.
- 55 Diese Zitate stammen aus dem Umweltbericht und beziehen sich auf den Stadtentwicklungsplan Klima bzw. auf den Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz des Landschaftsprogramms. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. Im Ergebnis überwiegt das Ziel der städtebaulichen Entwicklung gemäß Wettbewerbsergebnis, die überbaubare Fläche wird nicht eingeschränkt.
- 56 Die Stellungnahme bezieht sich auf die Darstellung im Umweltbericht zum Schutzgut Klima / Luft und gibt das Bewertungsergebnis der Auswirkungen auf den Klimawandel und auf Klimagase wieder. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt.
- 57 Die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ sind Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals an dem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des U-Bahnhofs und zukünftigen S-Bahnhofs ‚Gleisdreieck‘ geschlossen.

Zur Beurteilung der klimaökologischen Auswirkungen des Projekts ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Fachgutachten erstellt, das aktualisiert unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vorliegt. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden. Das Quartier oberirdisch autofrei zu gestalten, ist eine der Maßnahmen zum Klimaschutz.

58 . Die Belange des Klimaschutzes sind nicht berücksichtigt, vgl. Nr. 52.

Windkomfort

59 Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde aktualisiert. In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft.

Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenn gleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

60 In der Windkomfortanalyse (2021) wird die Windgefahr mit folgendem Ergebnis bewertet: Für die IST-Situation und den Bebauungsplan VI-140cab ist die Überschreitungshäufigkeit der mittleren Windgeschwindigkeit von 15 m/s in 2 m Höhe im Beurteilungsgebiet und der näheren Umgebung kleiner als 0,05 % der Jahresstunden. Gemäß der niederländischen Richtlinie (NEN 8100, 2006) besteht damit keine Windgefahr (vgl. Windkomfortanalyse, Seite 22-23).

61 Zu dem Ergebnis der Windkomfortanalyse siehe Nr. 59.

62 Selbst der höhere Turm 6 mit einer geplanten Höhe von 49 m ist kein außergewöhnlich hohes Hochhaussolitär. Das temporäre Auftreten des „Monroe-Effekts“ wird von daher für unwahrscheinlich gehalten. Die Windkomfortanalyse sieht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kein diesbezügliches Risiko, siehe Nr. 59.

Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck

63 Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgrund einer Entwertung des Parks als Erholungsgebiet abgelehnt wird.

64 Es wird nicht begründet, warum die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck massiv eingeschränkt werden würde.

65 Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat einen Vorrang vor der anderen. Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentliche Parkanlage, die keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung dient. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Im Grünanlagengesetz werden von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht an diese Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit maximal 134 Personen werktäglich als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar.

66 Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Es wird nicht begründet, warum die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den gesamten Park am Gleisdreieck entwerten und den Erholungswert reduzieren sollte. Das subjektive Empfinden, dass der Bau der beiden Türme 6 und 7 den Park einengt, wird zur Kenntnis genommen.

- 67 Es wird nicht begründet, warum sich die Lage, Dichte und Höhe der geplanten Bebauung negativ auf den Westpark auswirken sollten.
- 68 Im Bebauungsplan soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) über Gelände festgesetzt werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) zum Ostpark zu erhalten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck untersucht, das Ergebnis berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt.
- Verschattung Ostpark: In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten.
- Bedrängende Wirkung: Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7), insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 (MK 7) bedrängt wird, wird nicht geteilt.
- Zusammengefasst sind keine Qualitätsverluste des Ostparks feststellbar und die Bedenken, dass es Auswirkungen auf den Grünzug in seiner Gesamtheit geben würde, sind damit unbegründet.
- 69 Zur detaillierteren Analyse der Grünflächenversorgung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie zur Entwicklung eines Handlungskonzepts wurde 2019 im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine Studie mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg, Potenzialanalyse“ erarbeitet. Hier wird die Grünflächenversorgung im Bezirk für Teilräume analysiert. Dieser Studie ist zu entnehmen, dass die Quartiere im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ausreichend mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünflächen versorgt sind. In die Bewertung einbezogen werden öffentliche Grünflächen mit einer Mindestgröße von 0,5 ha, die in maximal 500 m Entfernung liegen. In der Karte „Räumliches Gesamtkonzept“ wird für das Plangebiet ‚Urbane Mitte Süd‘ mit Umfeld lediglich empfohlen, den Park am Gleisdreieck als öffentliche Grünfläche zu sichern und weiterzuentwickeln. Hier wurde kein weiterer Handlungsbedarf festgestellt. Zur zusätzlichen Frequentierung des Parks am Gleisdreieck siehe Nr. 65.
- 70 Die Stellungnahme bezieht sich auf das Fachgutachten „Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (B-Plan VI-140caa und VI-140cab)“ (Stand: 28.11.2019). Das Fachgutachten orientiert sich an der in Berlin üblichen Methodik zur Ermittlung des Versorgungsgrads mit wohnungs- und siedlungsnahem Grün. Es liegt keine Fehleinschätzung des Einzugsgebiets vor.
- 71 Es ist durchaus möglich, dass ein Teil der zukünftigen Bürobeschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ihre Pause im Park am Gleisdreieck verbringen werden. Es ist ein Stadtentwicklungsziel, dass Bewohnende und Beschäftigte des Nutzungsgemischten Areals gleichermaßen die Möglichkeit haben, den Park zu nutzen. Dabei wird die Nutzung durch die Beschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ vor allem auf die Pausenzeiten, insbesondere die Mittagspause, begrenzt sein.
- 72 Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der Park am Gleisdreieck in seiner Funktion als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen nicht beeinträchtigt.

Biotop- und Artenschutz

- 73 Das Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf den Teilplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms. Im Ergebnis der Abwägung ist unter Berücksichtigung des benachbarten Parks am Gleisdreieck mit seinen Angeboten zum Biotop- und Artenschutz die geplante städtebauliche Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ trotz geringer Lebensraumfunktion im Plangebiet übergeordnet.
- 74 Um der Bedeutung des Vogelschutzes Rechnung zu tragen, wurde bereits 2020 folgende Regelung in den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aufgenommen:

- „Die Projektträgerin verpflichtet sich, ... Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“
- 75 Die Bedeutung des Plangebiets als Jagdgebiet für Fledermäuse wurde im Umweltbericht dargestellt. Jagdgebiete unterliegen aber keinem gesetzlichen Schutz nach § 44 BNatSchG. Einem gesetzlichen Schutz unterliegen die Quartiere. Im Umfeld sind mit dem Park am Gleisdreieck auch zukünftig geeignete Jagdhabitats vorhanden. Die ganzjährig geschützten Lebensstätten wurden im Plangebiet erfasst. Vor Abriss von Gebäuden und Fällung von Bäumen sind diese nochmals nach ganzjährig geschützten Lebensstätten abzusuchen.
- 76 Aus der in der Windkomfortanalyse beschriebenen räumlich stark begrenzten Änderung der Windverhältnisse um die Hochhäuser (Turm 6 und 7) sind weder wesentliche negative Auswirkungen auf Fledermäuse und Vögel, noch eine Beeinträchtigung ihres Jagdreviers zu erwarten.
- 77 Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Artenschutzrechtliches Gutachten, Abb. 11), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung. Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Bürgerbeteiligung

- 78 Die im BauGB vorgeschriebenen Verfahrensschritte zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für einen Bebauungsplan wurden durchgeführt. Die Stellungnahmen werden geprüft und abgewogen. Unter Berücksichtigung des Abwägungsergebnisses wird das Aufstellungsverfahren weitergeführt.

Cresco Projektentwicklungs GmbH

Stellungnahme

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde bereits am 16.12.2020 eine Stellungnahme abgegeben. Vorsorglich wurde diese Stellungnahme im Rahmen der Wiederholung der Öffentlichkeitsbeteiligung am 15.02.2021 wiederholt abgegeben

Abwägung

Die Stellungnahme der Cresco Projektentwicklungs GmbH vom 16.12.2020 wurde geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, Teil B – Private Organisationen und Nachbar“ und hat weiterhin Bestand.

Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG

Stellungnahme

Die Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG legt Einspruch gegen die geplante Bebauung ein.

Dazu werden folgende vier Gründe benannt:

1. Die Verschattung des denkmalgeschützten Kühlhauses
2. Die dominierende Höhe der Neubauten

3. Die Störung der Historie des gesamten Areals
4. Die zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen

Die Gründe werden folgendermaßen ausgeführt:

1. Im Umweltbericht (Seite 71) würde es heißen:

Gutachterlich wäre bewertet worden, dass die Besonnung des Westparks durch die Planung nur gering beeinflusst würde und damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet würden.

Die mehrstündige Verschattung des Sonnendecks und des Westparks wären nicht geringfügig. Die nicht untersuchte Verschattung der angrenzenden Gebäude wäre erheblich. Eine entsprechende Untersuchung wird nachgefordert. Das Kühlhaus wäre durch die Verschattung der geplanten Gebäude betroffen und stark beeinträchtigt.

2. Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Rahmenvertrag wäre eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese würde erheblich überschritten werden. Es wäre nicht nachvollziehbar, warum das gestattet werden würde. Der Park am Gleisdreieck wäre bereits eine Ausgleichsfläche und keine Freifläche für Hochhäuser.
3. Der historisch aus den drei ehemaligen Güterbahnhöfen entstandene Freiraum würde zerschnitten werden. Das Ortsbild würde vollständig verändert werden. Die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude im nahen Umfeld wären prägenden Elemente, die durch die Hochhäuser erdrückt und verdeckt werden würden. Sie würden ihre Funktion für die städtische Atmosphäre verlieren.
4. Die Nutzungsaufnahme in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ könne erst nach „Fertigstellung der Trassen und Bahnhöfe des ÖPNV“ erfolgen, da das umgebende Straßennetz keinen zusätzlichen Verkehr vertragen würde.

Abwägung

Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.

Die benannten Gründe werden im Folgenden geprüft.

1. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind nicht die Auswirkungen der gesamten ‚Urbanen Mitte‘, sondern lediglich die Auswirkungen der ‚Urbanen Mitte Süd‘ Gegenstand der Abwägung. In dem Gutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Am 21. Juni fällt ab ca. 9 Uhr kein Schatten mehr in den Westpark, am 21. März spätestens ab 10 Uhr und am 21. Dezember ab ca. 11 Uhr. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Im Ergebnis wird die durchschnittliche Sonnenscheindauer um ca. 9 % vermindert. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des Westparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten.

Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse dient u.a. das Abstandsflächenrecht. Sind die Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln eingehalten, werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstellt und es sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Bei Anwendung von § 6

Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden Abstandsflächen von den Gebäuden im Bebauungsplangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur auf die Nachbargrundstücke der STATION Berlin im Norden, des Deutsche Technikmuseums im Osten und des Grundstücks der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa) im Westen fallen. Von daher wurde nur die Verschattung der Nachbarn STATION Berlin und Deutsches Technikmuseum untersucht und bewertet.

Es ist nicht erkennbar und wird nicht benannt, welche sonstigen angrenzenden Gebäude erheblich verschattet werden würden. Der Forderung weiterer Verschattungsuntersuchungen wird daher nicht nachgekommen.

Das Kühlhaus Berlin ist ein Ort für Kunst, Konzerte und Veranstaltungen, der sich gleichzeitig noch im Ausbau befindet. Die Südfassade vom Kühlhaus liegt von der Nordfassade von Turm 6 ca. 330 m entfernt in Richtung NNO. Ohne die Relevanz einer möglichen Verschattung zu beurteilen, wird hier auf das Fachgutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 verwiesen. In dieser Untersuchung wird u.a. die Verschattung durch die geplanten Gebäude simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Den Simulationen in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung kann auf Seite 55 der worst-case-Fall für die hier betrachtete Situation entnommen werden, die Verschattung am 21. Dezember. Gegen 14 Uhr fällt ein langer Schatten von Turm 6 in Richtung Kühlhaus. Aber auch in diesem Fall erreicht er das Kühlhaus nicht. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme ist das Kühlhaus weder betroffen, noch beeinträchtigt.

2. § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt (siehe Seite 135-141). Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze.

Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird die Ermittlung der 119.000 m² GF im Kapitel „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ auf Seite 133 erläutert. Von den 119.000 m² GF liegen 23.750 m² im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Die relative GFZ wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt.

Der Park am Gleisdreieck ist u.a. die Ausgleichsfläche für die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer und Leipziger Platz. Diese Ausgleichsfunktion wird durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht beeinträchtigt. Das Plangebiet liegt nicht im Park, sondern am Rand des Parks. Die Parkfläche ist kein Bestandteil der Planung.

Davon unabhängig sind sowohl das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als auch der Park am Gleisdreieck Bestandteil der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals. Geplant ist die Anlage einer großen zentralen Parkanlage mit vier angrenzenden Baufeldern: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der Park am Gleisdreieck wurde bereits realisiert, die Bebauung der Baufelder ist noch nicht abgeschlossen.

3. Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt

wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namensgebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht.

Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Elemente bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird. Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte.

Die Türme 6 und 7 haben keine Auswirkungen auf die U-Bahnviadukte und den U-Bahnhof Gleisdreieck. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an, der durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der Zugänglichkeit und Erlebbarkeit erfährt. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist.

Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden am Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan mehrfach beteiligt. In der erneuten Behördenbeteiligung, die vom 07.12.2018 bis zum 31.01.2019 durchgeführt wurde, hatte die Untere Denkmalschutzbehörde zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Anmerkungen; das Landesdenkmalamt hat sich zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht geäußert.

4. Zur ÖPNV-Anbindung:

Über den bestehenden U-Bahnhof Gleisdreieck ist mit drei U-Bahnlinien bereits eine gute Anbindung an den ÖPNV mit ausreichend Kapazitäten für die zukünftigen Nutzenden im Plangebiet gegeben. Der 3. Bauabschnitt für die geplante S-Bahnlinie S21 befindet sich in der Vorplanung.

Zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen:

Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt. Das Fachgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Einfluss auf den Verkehrsablauf nicht nachweisbar ist. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert. Die Nutzungsaufnahme in den Neubauten kann unabhängig vom Ausbau des ÖPNV erfolgen.

B Ergebnis

Fachgutachten

Folgende Fachgutachten wurden aktualisiert und ergänzt:

- Fachgutachten zur Regenwasserbewirtschaftung
 - Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022)
- Fachgutachten zur Besonnung, Belichtung und Verschattung
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022)
- Verkehrsgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)
- Schallgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Schalltechnische Untersuchung, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin“ (Stand: 02.11.2022)
- Erschütterungsgutachten
 - Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ “ (Stand: 08.11.2021)

Städtebauliches Konzept / Masterplan

Der Masterplan wird zu folgendem Thema ergänzt:

- Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit
 - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022)

Planung / Festsetzungen

Der Bebauungsplanentwurf wird im Ergebnis dieser Abwägung weder geändert, noch ergänzt.

Begründung

In der Begründung werden die Ausführungen zu folgenden Themen redaktionell geändert und ergänzt:

- Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘
- Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“
- Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten
- Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck
- Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021
- Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.

- Fahrradstellplätze/ AV Stellplätze in der Fassung vom 16.06.2021
- Flächen für die Feuerwehr / Brandschutznachweis
- Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a.
 - Baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln (Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020)
 - Berliner Lärmleitfaden 2021
 - Anforderungen an den Schallschutz von Büroräumen nachts
- Erschütterung auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach
- Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag
- „Verschattung Westpark“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- „Verschattung Ostpark“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- „Zunahme der Nutzerfrequenz im Park am Gleisdreieck“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens
- Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- Umgebungsschutz des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin)

Städtebaulicher Vertrag

Im städtebaulichen Vertrag werden folgende Inhalte geändert:

- Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser
- Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen

Zusammengefasstes Ergebnis aus den Beteiligungsschritten / Änderung der Planung

Folgende Beteiligungsschritte wurden parallel bzw. in direkter zeitlicher Folge zwischen dem 16.11.2020 und 18.02.2021 durchgeführt:

- Erneute eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (16.11.2020 bis 16.12.2020)
- Beteiligung der Öffentlichkeit (16.11.2020 bis 16.12.2020) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Auslegung
- Wiederholung der Beteiligung der Öffentlichkeit (18.01.2021 bis 18.02.2021) einschließlich Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange von der Wiederholung der Auslegung

Die Stellungnahmen aus diesen Beteiligungsschritten wurden parallel ausgewertet und abgewogen. Während des Abwägungszeitraums kam es im Jahr 2021 zusätzlich zu einer geänderten Sach- und Rechtslage. Im Ergebnis wird die Planung nach Abschluss der benannten Verfahrensschritte in folgenden Punkten geändert:

- Die textliche Festsetzung 8.2 wird gestrichen.
 - Die textliche Festsetzung 1.8 wird gestrichen.
 - Es wird folgende textliche Festsetzung ergänzt (TF 1.8 neu):
 - *Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.*
- Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO*

Aufgrund der Änderung der Planung ist der Bebauungsplan gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut auszulegen und sind die Stellungnahmen erneut einzuholen. Dazu wird bestimmt, dass Stellungnahmen nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden können. Die Dauer der Auslegung und die Frist zur Stellungnahme werden verkürzt. Durch die Änderung der Planung werden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wird die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit sowie die berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt.

Die Texte der Stellungnahmen in der folgenden Tabelle basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
160	Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs (VUV) Schreiben vom 07.02.2021 Eingegangen am 09.02.2021	Der Bezirk Friedrichshain – Kreuzberg beabsichtigt, für die geplante Bebauung des Bebauungsplangebiet „Urbane Mitte Süd“ vielfältige Nutzungen zu gewinnen und Büro- und Dienstleistungsnutzung ab der zweiten Geschossebene auch in einem Hochhaus mit 15 Geschossen zu realisieren. Der grundsätzliche Planungswille, an dieser Stelle quasi als Entlastung zum Potsdamer Platz oder auch zum ehem. Post-scheckamt, Büronutzungen anzusiedeln soll nicht in Frage gestellt werden – zumal der Plangeber richtigerweise davon ausgeht, dass eine Wohnnutzung an diesem Standort aus Immissionsschutzgründen nicht in Frage kommt.	160.1	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
		Es ist festzuhalten, dass der Bebauungsplan in einer Größenordnung von ca. 6000m ² Flächen für Vergnügungsstätten ermöglicht und z.B. eine Diskothek mit dieser Fläche in der Begründung nicht ausgeschlossen wird. Es ist bereits als Abwägungsausfall zu bezeichnen, dass die Auswirkungen einer im Wege der Ausnahme zulässigen Nutzung (auf S. 35 der Begründung wird explizit ausgeführt, dass man keine Bindungen vorgeben wolle), die in der Begründung als wünschenswerte Vergnügungsstättennutzung bezeichnet worden ist, nicht in aller Konsequenz durchdacht hat und hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen planerisch analysiert worden ist. Wenn es beabsichtigt sein sollte, z.B. einen Entlastungsstandort für das RAW Gelände zu finden, sollte man mit einer derartigen planerischen Absicht offen	160.2	Für das Gebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird ein Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO festgesetzt. Mit Blick auf dort gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO zulässige Vergnügungsstätten besagt die textliche Festsetzung Nr. 1.2, dass Vergnügungsstätten im Plangebiet nur „ausnahmsweise“ zulässig sind. Es steht dann im pflichtgemäßen Ermessen der Behörde, die Verträglichkeit der jeweiligen Nutzung zu prüfen und ob sie eine Ausnahme gemäß § 31 Abs. 1 BauGB erteilt. Nutzungen sind nur dann zulässig, wenn sich die Nutzung mit Blick auf ihre Größe und in ihrer baulichen Ausprägung in das Umfeld einfügt und die angrenzenden Nutzungen nicht wesentlich stört (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 119 f.). Die Prüfung der Zulässigkeit solcher Vergnügungsstätten wurde gerade wegen ihrer möglichen Auswirkungen in die ausnahmsweise Zulässigkeit geschoben, damit eine Prüfung ihrer Verträglichkeit stattfinden kann und gerade nicht 6.000 qm von dieser Nutzung allein ausgenutzt werden.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		umgehen und die Frage stellen, ob dadurch die gerade entstandenen Wohnnutzungen am Rande des Parkgeländes aufgewertet oder belastet werden. In der Begründung wird ausgeführt: <i>„Die Bestimmung der betriebsbedingten Auswirkungen des Gewerbelärms ist auf der Ebene des Bebauungsplans nur schwer möglich. Die Lösung der durch diese gewerblichen Nutzungen möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte muss daher weitgehend auf die Ebene der Baugenehmigung verschoben werden.“</i> Der Plangeber muss die oben angesprochenen Konflikte erkennen, bewältigen und die verantwortlichen Bezirkspolitiker über die Hintergründe informieren, ansonsten läge – wie hier – ein Ermittlungs- und Abwägungsausfall vor, der den B-Plan angreifbar macht. Denn er kann keinesfalls derartige, die Grundstücksnutzung stark beeinflussende Fragen ausklammern und Konflikte in das Baugenehmigungsverfahren schieben, denn er trägt selbst – auch ausweislich der Begründung – die Verantwortung dafür, dass er dem Grundstückseigentümer freie Hand bei der Auswahl von Nutzungen lässt und dieses offenkundig auch nicht steuern will.		Dieses Vorgehen ist nicht als Abwägungsausfall zu bezeichnen. Laut der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist das Gebot gerechter Abwägung verletzt, wenn eine (sachgerechte) Abwägung überhaupt nicht stattfindet, in die Abwägung an Belangen nicht eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, die Bedeutung der betroffenen privaten Belange verkannt oder der Ausgleich zwischen den von der Planung berührten öffentlichen Belangen in einer Weise vorgenommen wird, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 12. Dezember 1969 – 4 C 105.66, VerwRSpr 1970, 571 (576)). Ein Abwägungsausfall ist somit nur gegeben, wenn eine Abwägung gar nicht stattfindet. Vorliegend hat sich der Plangeber aber mit den Auswirkungen einer solchen Nutzung beschäftigt, sodass jedenfalls eine Abwägung erfolgt ist, ein Abwägungsausfall ist somit nicht gegeben. Wenn überhaupt könnte ein Abwägungsdefizit vorliegen, wenn der Plangeber die Belange fehlerhaft ermittelt hat. Auch dies ist vorliegend aber nicht gegeben. Ein Ermittlungsfehler kann nicht allein damit begründet werden, dass die Prüfung, ob eine bestimmte Nutzung eine hinnehmbare Immissionsbelastung darstellt, in das Baugenehmigungsverfahren verlagert wird. Dabei handelt es sich um eine zulässige Konfliktverlagerung. Das Gebot der Konfliktbewältigung besagt zwar, dass ein Bebauungsplan die von ihm geschaffenen oder ihm zurechenbaren Konflikte lösen muss (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 14. Juli 1994 – 4 NB 25.94, NVwZ-RR 1995, 130 (131)). Die Konfliktlösung kann insoweit dem Vollzug dienenden Verwaltungsverfahren, also dem Baugenehmigungsverfahren, überlassen werden. Vorausgesetzt wird, dass der/die Planer*in bei der planerischen Abwägung realistisch davon ausgehen kann, dass in diesem Zusammenhang eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann (vgl. Söfker/Runkel, in:

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: August 2020; § 1 Rn. 219). Die Grenzen der zulässigen Verlagerung sind erst überschritten, wenn bereits im Planaufstellungsverfahren absehbar ist, dass der Konflikt im späteren Baugenehmigungsverfahren nicht sachgerecht gelöst werden kann (Bundesverwaltungsgericht Beschluss vom 26. März 2007 – 4 BN 10.07, zitiert nach juris, Rn. 9; vgl. Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: August 2020; § 1 Rn. 219). Ob eine Konfliktbewältigung durch späteres Verwaltungshandeln wahrscheinlich ist, hat die Gemeinde prognostisch zu beurteilen. Ist insoweit bereits im Zeitpunkt der Beschlussfassung die künftige Entwicklung hinreichend sicher abschätzbar, darf die Gemeinde dem in der Abwägung Rechnung tragen. Es bedarf dafür einer prognostischen Einschätzung der Immissionen, die mit den planungsrechtlich zulässigen Nutzungen verbunden sein können; denn nur auf diese Weise ist dem Plangeber eine sachgerechte Abschätzung möglich, ob eine Konfliktbewältigung später wahrscheinlich ist. Wenn es – wie hier – um einen Angebotsbebauungsplan geht, hat die Gemeinde ihrer Prognose diejenigen baulichen Nutzungen zugrunde legen, die bei einer vollständigen Ausnutzung der planerischen Festsetzungen zulässig sind (vgl. Oberverwaltungsgericht Magdeburg, Urteil vom 21. Februar 2008 – 2 K 258.06, NJOZ 2008, 2560 (2571)). Die Wertung, dass spezielle Fragen auch im späteren Baugenehmigungsverfahren aufgrund der Fachexpertise der zuständigen Behörden geklärt werden kann, geht auch aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Verhältnis von Bauplanungsrecht und zum Immissionsschutzrecht hervor (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. Februar 1984 – 4 B 191.83, NJW 1984, 235 (236)). Vorliegend ist die Beurteilung und Prognose der Auswirkungen der im Plangebiet zulässigen gewerblichen Nutzungen je-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				doch mangels einer im jetzigen Zeitpunkt hinreichend genauen Planung noch nicht möglich. Die möglicherweise zu erwartenden Lärmkonflikte sind daher in das Baugenehmigungsverfahren zu verlagern und werden dort aber gerade als lösbar eingeschätzt. Auch bei Vorliegen einer hinreichend verfestigten Planung wären allenfalls exemplarische Betrachtungen zu den durch die gewerblichen Nutzungen verursachten Geräuschimmissionen möglich (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 80, 110). Insofern als Lärmkonflikte, sollten sie überhaupt entstehen, gutachterlich als lösbar eingeschätzt werden, ist gerade im jetzigen Verfahrenszeitpunkt nicht schon absehbar, dass eine Konfliktbewältigung in einem späteren Baugenehmigungsverfahren nicht erfolgen könnte. Im Baugenehmigungsverfahren wird im Rahmen der Prüfung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit das Rücksichtnahmegebot nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO geprüft. Danach ist ein Vorhaben unzulässig, wenn von ihm im Einzelfall Belästigungen und Störungen ausgehen können, die im Baugebiet selbst oder in dessen Umgebung unzumutbar sind. Es muss daher nicht bereits im Rahmen der Bauleitplanung jegliche störende Nutzung ausgeschlossen werden. Eine Konfliktbewältigung ist daher vorliegend im Baugenehmigungsverfahren möglich.
		Es ist überhaupt nicht ausreichend, in der Begründung ein Wunschkonzert an Nutzungen anzugeben, das einer kritischen wirtschaftlichen Betrachtung offensichtlich nicht standhalten kann. Unabhängig hiervon sind erheblichen Nachwirkungen der Coronapandemie auf Änderungen in der Nachfrage nach bestimmten Nutzungen (z.B. Büroflächen) nicht ausreichend berücksichtigt worden.	160.3	Bei dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ handelt es sich um einen Angebots-Bebauungsplan. Detaillierte immobilienwirtschaftliche Analysen sind kein Gegenstand der Bebauungsplanung. Wie in der Begründung dargelegt, werden flexible Angebote geschaffen, um langfristig auf Marktveränderungen reagieren zu können. Während der derzeitigen Corona-Pandemie hat Homeoffice einen neuen Stellenwert erhalten. Es ist richtig, dass darüber diskutiert wird, ob und welche Auswirkungen diese Arbeitsform nach Bewältigung der Corona-Pandemie dauerhaft auf den

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es wird in der Begründung des B-Plans auf S. 113 ausgeführt: <i>„Um im Rahmen der weiteren Projektentwicklung auf Marktveränderungen reagieren zu können, sind die benannten Nutzungen überall zulässig. Es ist weder die Festsetzung einer horizontalen, noch einer vertikalen Nutzungsgliederung vorgesehen.“</i> Und an anderer Stelle: <i>„In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ soll im Sockelbau ein Sport-schwerpunkt (Sport-/ Mehrzweckhalle) entstehen, hier können auch andere öffentliche Veranstaltungen stattfinden. Diese Nutzungen sind gemäß (Angebots-) Bebauungsplan zulässig, werden jedoch nicht im Einzelnen festgesetzt.“ (S.31 Begründung B-Plan)</i>		Büromarkt haben wird. Dazu gibt es verschiedene Prognosen. Eine belastbare Aussage für die Entwicklung nach Corona gibt es allerdings nicht und kann es zurzeit auch nicht geben. Es ist zu berücksichtigen, dass es sich bei der ‚Urbanen Mitte‘ zukünftig um einen sehr gut an den ÖPNV angeschlossenen sowie zugleich zentralen Standort in der Stadt handeln wird. Es wird davon ausgegangen, dass gerade für solche Büroflächen, die gut angebunden innerhalb des S-Bahn Rings Berlin liegen, auch zukünftig ein hoher Nachfrageüberhang besteht. Der inzwischen hohe Anteil von Homeoffice wird an dieser Entwicklung grundsätzlich nichts ändern. Zur Einschätzung des Bedarfs an Büroflächen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) eine Expertise zur Büroflächenentwicklung Berlins in Auftrag gegeben (vgl. „Erkenntnisse zum Einfluss von COVID19 auf die Büroflächenentwicklung Berlins“ vom 04.05.2021 von SenStadtWohn Berlin I A 23). Einer Zusammenfassung des Ergebnisses zur Büroflächenentwicklung Berlins der Senatsverwaltung vom 04.05.2021 wurden folgende Aussagen entnommen: ▪ Entscheidender Indikator für einen Büroflächenbedarf ist die Beschäftigtenentwicklung. Aktuell weist Berlin rd. 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2015 ist die Zahl der Bürobeschäftigten jährlich um durchschnittlich ca. 20.000 angestiegen. Dies entspricht einer Zuwachsrate von rd. 3 %. ▪ Die durchschnittliche Flächeninanspruchnahme pro Beschäftigten beträgt etwa 25 m². Bei einem jährlichen Zuwachs von 20.000 Beschäftigten ergibt dies einen rechnerischen Flächenbedarf von 500.000 m². ▪ 2020 wurde ein leichter Anstieg der Leerstandsquote auf ca. 2 % verzeichnet. Der Leerstand bewegt sich damit deutlich unterhalb der allgemein anerkannten Fluktuationsreserve zwischen 3 bis 5 %.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Effekte von Homeoffice auf die Büroflächennachfrage sind schwer zu prognostizieren. Das theoretische Potenzial von Homeoffice wird je nach Branche auf 20-30 % geschätzt (zzgl. des bestehenden Anteils von Homeoffice). Grundsätzlich lässt sich eine ambivalente Entwicklung feststellen: einerseits ist zu beobachten, dass flexible Arbeitsmodelle (bspw. Desk-Sharing und Homeoffice) von Arbeitgebern verstärkt umgesetzt werden, andererseits ergibt sich derzeit ein erhöhter Flächenbedarf in Büroräumen selbst aufgrund von Hygiene- und Abstandsanforderungen. Vor diesem Hintergrund werden für die Nutzung von Großraumbüros neue Flächenkonzepte benötigt. Der klassische Büroarbeitsplatz wird auch weiterhin wichtiger Bestand der Arbeitswelt bleiben. Insofern dürfte es zu keinem signifikanten Anstieg des Büroleerstandes infolge von Homeoffice kommen. Ein entsprechender Bedarf für Büroflächen besteht damit weiterhin; dieser Standort ist dafür aufgrund der besonders guten Verkehrsanbindung sowie seiner Innenstadtlage und der immer größer werdenden Anziehungskraft der Bundeshauptstadt als bedeutende internationale Metropole besonders geeignet. Der geplante Anteil wird daher als angemessen angesehen.
		Es wird in der Begründung zum Bebauungsplan festgestellt, dass eine Reihe von Fragen erst im Bauantragsverfahren geklärt werden soll. Dieses Vorgehen ist nur dann möglich, wenn keine bodenrechtlichen Spannungen ausgelöst werden.	160.4	Eine solche Konfliktverlagerung ist, wie in Zeile 160.2 ausgeführt, für die entsprechenden Lärm- und Belichtungsthemen grundsätzlich zulässig, wenn später eine ergänzende Konfliktlösung erfolgen kann. Es ist davon auszugehen, dass eine solche im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren erfolgen kann. Dies gilt unabhängig von bodenrechtlichen Spannungen. Den Begriff der „bodenrechtlichen Spannungen“ scheint die Stellungnahme missverstanden zu haben. Denn bodenrechtliche Spannungen werden begründet, wenn ein Bauvorhaben die in der Umgebung gegebene Situation verschlechtert, stört, belastet oder sonst negativ in Bewegung bringt, wenn also ein

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				einzelnes Vorhaben bodenrechtliche Spannungen in ein Gebiet hineinträgt. Die Problematik der bodenrechtlichen Spannungen bezieht sich daher immer auf ein einzelnes Bauvorhaben und hat seine Relevanz im Anwendungsbereich des § 34 BauGB; es entfaltet jedoch keine Relevanz im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanes (vgl. Mitschang/Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 14. Auflage 2019, § 34 Rn. 31).
		Zusätzlich können Konflikte durch den Plangeber auch im städtebaulichen Vertrag angesprochen und einer Lösung zugeführt werden. Leider wird nur ganz grob aufgeführt, was im städtebaulichen Vertrag geregelt werden soll – eine Kongruenz zwischen den behaupteten Planungszielen und den planerischen Festsetzungen und vertraglichen Bindungen ist somit nicht nachvollziehbar.	160.5	Der Städtebauliche Vertrag ist nur insoweit Teil der öffentlichen Auslegung, als der wesentliche Inhalt des Vertrags, soweit er nämlich für die Abwägung bedeutsam ist, in der Begründung behandelt und damit regelmäßig zumindest in seinem wesentlichen Inhalt Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung ist (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 22. September 2011 – 2 A 8.11, BeckRS 2012, 45009; so auch: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, BauGB, Stand: August 2020, § 11 Rn. 172). Der Vertragstext selbst muss dort nicht ausgelegt werden. Der wesentliche Inhalt des Vertrags wird in der Begründung überblicksartig dargestellt. Es ist daher rechtlich nicht zu beanstanden, dass auf diese bilaterale Vereinbarung kein Zugriff besteht. Die Stellungnahme führt nicht aus, zu welchen von ihr angenommenen Konflikten sie eine Lösung im Städtebaulichen Vertrag erwartet.
		Zusammenfassend ist festzustellen, dass planerische Konflikte überwiegend unbewältigt sind und durch den Bebauungsplanentwurf z.T. sogar erst geschaffen werden. Der Plangeber ist zwingend aufgefordert, in der Begründung wie auch im schalltechnischen Gutachten sich mit den Auswirkungen aller geplanten und möglichen Nutzungen auseinanderzusetzen – auch mit den ausnahmsweise zulässigen Nutzungen. Allein die Nutzungen, die gemäß Bebauungsplan zwingend	160.6	Entsprechend der obigen Ausführungen (siehe Zeile 160.2) ist festzuhalten, dass planerischen Konflikte nicht unbewältigt bleiben oder durch die Planung neu geschaffen werden. Die Konfliktlösung zu den Geräuschimmissionen der möglichen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet, wie den ausnahmsweise zulässigen Vergnügungsstätten, kann im Baugenehmigungsverfahren im Rahmen der zulässigen Konfliktverlagerung erfolgen. Das Schallgutachten bestätigt dies. Von den ebenfalls ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen sind keine immissionsrechtlichen Auswirkungen zu erwarten.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ausgeschlossen worden sind, bedürfen keiner immissionsschutz- und weitergehenden detaillierten planungsrechtlichen Betrachtung.		
		<u>Bodenrechtliche Spannungen und Abgrenzung des Bebauungsplanes</u> Zunächst fällt auf, dass das Bebauungsplangebiet äußerst knapp zugeschnitten ist und allein die Straßenerschließung und Anbindung an die Trebbiner Straße eine gewisse Aufweitung darstellt. Dabei stellt sich bei genauer Lektüre der Begründung heraus, dass sogar überörtliche Wege und international bedeutsame Fahrradroutes direkt am Plangebiet vorbeiführen. Es wird ausgeführt, dass man sich für die Verbesserung von Fuß- und Radwegeverbindungen einsetzen will. Als anliegendes Dokument (k3b Fuß- und Radwegverbindungen) wird sogar ein sehr gutes Maßnahmenkonzept der öffentlichen Auslegung beigelegt.	160.7	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.
		Da man aber den Bebauungsplanbereich – dieses ist eine bewusste Entscheidung des Plangebers – stark reduziert hat, ist die Nord-Süd Fahrradrouten nicht im Plangebiet enthalten. Konfliktpunkte und Schwachstellen der Führung werden insofern gar nicht behandelt – ob diese im städtebaulichen Vertrag auftauchen, kann nicht erkannt werden. Außerdem legt der Plangeber Wert auf die Feststellung, dass die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bereits an anderer Stelle (Bunkerberge Friedrichshain) überwiegend realisiert worden seien. Hier scheint es so zu sein, als ob die Abwägung bereits abgeschlossen sei – das würde nicht im Einklang mit ei-	160.8	Das Fuß- und Radverkehrskonzept von 02/2017 bezieht sich noch auf den ungeteilten Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte). Nach der erfolgten Teilung in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ führt der Radfernweg Berlin-Leipzig am Plangebiet vorbei und liegt nicht im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Er ist damit nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Welche Konfliktpunkte oder Schwachstellen konkret gemeint sind, wird in der Stellungnahme nicht erläutert und kann folglich nicht geprüft werden. Inwiefern es für den Radverkehr relevant ist, dass planexterne Ausgleichsmaßnahmen bereits an den Bunkerbergen in Friedrichshain stattgefunden haben, wird nicht ausgeführt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		nem zumindest bis zur Entscheidung über das Auslegungsergebnis notwendig offenen Abwägungsprozess sprechen.		Es liegt auch kein Abwägungsausfall durch unzulässige Vorwegbindung des Plangebers wegen bereits vorweggenommener Abwägung des Eingriffsausgleichs vor. Die Gemeinde hat sowohl darüber, ob und wie Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen sind, als auch darüber in welcher Form diese zu erfolgen haben, abwägend zu entscheiden (Mitschang/Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 14. Auflage 2019, § 9 Rn. 163). Dem Gebot der gerechten Abwägung widerspricht es, wenn der abschließende Abwägungsvorgang durch vorherige Bindung der Gemeinde sachwidrig verkürzt wird; anders ist dies, wenn die Vorwegnahme der Entscheidung sachlich gerechtfertigt war, bei der Vorwegnahme die planungsrechtliche Zuständigkeitsordnung gewahrt wurde und die vorweggenommene Entscheidung auch inhaltlich nicht zu beanstanden ist (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 5. Juli 1974 – IV C 50.72, NJW 1975, 70 (70)). Hier hat sich der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg noch nicht abschließend gebunden: die Maßnahmen an den Bunkerbergen wurden zwar bereits vorgenommen, die Verpflichtung zum Ausgleich durch die Projektträgerin greift erst mit Wirksamwerden des Städtebaulichen Vertrags, also mit Inkrafttreten des Bebauungsplans. Die Abwägung ist noch nicht abgeschlossen, denn maßgeblich ist die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan; die Abwägung ist somit noch offen; auch der Städtebauliche Vertrag tritt erst mit Festsetzung des Bebauungsplans in Kraft. Dass grundsätzlich die vorgenommenen Maßnahmen an den Bunkerbergen hier in Erwägung gezogen und für die Kompensation vorgesehen werden, ist dem Planungsverfahren und dem Abwägungsprozess zuzuschreiben. Die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebiets wurden in textlichen Festsetzungen, diejenigen außerhalb des Plangebiets gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB im Städtebaulichen

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Vertrag verbindlich festgehalten (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 201). Die Pflicht zur Vornahme der Ausgleichsmaßen obliegt der Projektträgerin. Im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet sich die Projektträgerin, den entstandenen Kostenbetrag für die bereits durch den Bezirk durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen an den – planexternen – Bunkerbergen zu leisten. Dieses Vorgehen wurde mit dem Umwelt- und Naturschutzamt abgestimmt und seitens der Behörde bestätigt. Hier eigneten sich die Bunkerberge sehr gut als zusätzliche Ausgleichsflächen, da ihre Renaturierung nach dem Krieg nicht konsequent umgesetzt wurde und inzwischen Erosionsgefahren vorliegen. Auch handelt es sich bei den Bunkerbergen um die nächstgelegene Fläche, die als Ausgleichsfläche in Frage kommt (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 215). Hierbei ist auch zu beachten, dass es zulässig ist, Ausgleichsmaßnahmen vertraglich zu regeln, vgl. § 11 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 BauGB. In einem solchen Fall muss der Zugriff auf die Flächen gesichert sein; die Flächen müssen sich also in öffentlicher Hand befinden, was hier der Fall ist (Mitschang/Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 14. Auflage 2019, § 9 Rn. 164). Da auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ selbst nur eingeschränkte Ausgleichsmöglichkeiten bestehen, stellen die Bunkerberge eine sehr gut geeignete Alternative dar. Denn die ökologische Aufwertung dieser Flächen ist dringend erforderlich, die Flächen stehen zur Verfügung und ein vollständiger Ausgleich der Maßnahmen kann dort sichergestellt werden (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 101). Etwaige Abwägungsfehler sind daher nicht ersichtlich.
		Grundsätzlich findet man in der Begründung zu dem Bebauungsplanentwurf auch keine Aussage zu der Frage, mit welchen planerischen Maßnahmen man	160.9	Es wird zur Kenntnis genommen, dass eine zusätzliche Verknüpfungsmöglichkeit zwischen Ost- und Westpark für Radfahrer gewünscht wird. Wo diese Verknüpfung angedacht

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		den Ost- und Westteil des Parks verbinden will bzw. ob man die im Radwegekonzept dargestellten Mängel der Verknüpfung beider Teile als planerische Aufgabe sieht. Da die Fernbahntrasse beide Parkgebiete durchschneidet, gibt es nur in Höhe der Yorckbrücken und nördlich des U-Bahnhofs Gleisdreieck Verbindungsmöglichkeiten. Das geplante Areal „Urbane Mitte Süd“ wäre – auch ausweislich des Landschaftsplanes und der Grünkonzeption des FNP – hervorragend geeignet, um eine Verknüpfungsmöglichkeit vorzusehen, da nur an dieser Stelle die S-Bahntrasse im Tunnel verläuft und insofern nur die Fernbahn überbrückt werden müsste. Zu diesem Themenbereich findet man aber keine Aussagen im Planentwurf und seiner Begründung.		wird, wird nicht ausgeführt. Es wird angenommen, dass die Überbrückung der Fernbahn in Verlängerung des Generalszuges gemeint ist. Der Generalszug und eine mögliche Verlängerung nach Westen liegen außerhalb des Plangebietes und sind von daher kein Gegenstand der Planung. Die Festlegung von Übergängen zwischen den einzelnen Parkteilen- insbesondere außerhalb des Plangebietes- ist ausschließlich Aufgabe der zuständigen Fachbehörde.
		<u>Grundstückssituation und Planung</u> Als Planungsziel wird in der Begründung (S. 32 ff.) ausgeführt: <i>„Grundstück und Parknutzung</i> <i>Die ‚Urbane Mitte‘ soll (oberirdisch) autofrei und für jeden zugänglich sein. Das gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ ist als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert.</i> <i>Maßnahmen am Gebäude / auf dem Baugrundstück:</i> <i>Alle Freiflächen im Quartier ‚Urbane Mitte‘ sollen als halböffentliche Räume ausgestaltet werden, als Gemeinschaftsbereiche mit hoher Aufenthalts- und Nutzungsqualität. Im Bebauungsplan wird festgesetzt, dass Einfriedungen unzulässig sind, um die freie Zugänglichkeit und die Einbindung in den Ostpark zu gewährleisten.“</i> Diese durchaus des Unterstützens werten Planungsziele werden aber weder durch textliche Festsetzungen noch durch zeichnerische festgeschrieben. Es ist	160.10	Mit der textlichen Festsetzung Nr. 4.2 wird festgesetzt, dass zwischen den Kerngebieten MK 6 und MK 7 sowie teilweise entlang der westlichen Grenze zum Plangebiet des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) Grundstückseinfriedungen nicht zulässig sind. Damit ist das Planungsziel über eine textliche Festsetzung gesichert. Die textliche Festsetzung Nr. 5.1 schreibt zudem vor, dass in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen Stellplätze und Garagen unzulässig sind. Bei der Trebbiner Straße handelt es sich ebenfalls nur um eine Privatstraße mit eingeschränktem Kfz-Verkehr. Die Anliegender werden direkt in die Tiefgarage geleitet. Insofern ist die Autofreiheit des Quartiers – mit Ausnahme der erforderlichen Fahrten für die Ver- und Entsorgung – sowie die Unzulässigkeit von Einfriedungen durch textliche Festsetzungen ausreichend gesichert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		also möglich, dass genau das Gegenteil von dem in der Begründung dargestellten Planungsziel real baulich umgesetzt wird.		
		<u>Innere Erschließung</u> Weitere Probleme treten selbst bei der inneren Erschließung des Plangebiets auf. In der Begründung wird ausgeführt: <i>„Die Sicherung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 lässt sich im Angebots-Bebauungsplan nicht festsetzen, da dazu ein unterirdisches Fahrrecht durch das Kerngebiet MK 6 erforderlich wäre. Daim Bebauungsplan nur die Möglichkeit für eine unterirdische Bebauung geschaffen wird, kann in einem potenziellen Untergeschoss kein Fahrrecht festgesetzt werden. Planergänzend wird daher im städtebaulichen Vertrag eine Regelung aufgenommen, die die Verpflichtung der Entwicklungsgesellschaft zur gemeinsamen Errichtung der Tiefgarage in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 als Voraussetzung für die Nutzungsaufnahme sowie zur dauerhaften Aufrechterhaltung der Tiefgarage und ihrer Durchfahrbarkeit in ganzer Länge, insbesondere der Durchfahrt vom Kerngebiet MK 6 in das Kerngebiet MK 7 zur Sicherstellung der öffentlichen Erschließung des Kerngebiets MK 7 enthält.“</i> Der Bebauungsplanentwurf erlaubt eine sehr hohe Grundstücksausnutzung mit höchsten GFZ und GRZ Zahlen. Wenn Stellplätze nicht zwingend als in einer Tiefgarage anzuordnende vorgegeben werden, verfehlt der Bebauungsplan wichtige Steuerungsfunktionen. Denn natürlich könnten Stellplätze auch in einer ganz anderen Form vorgesehen werden und damit zu Beeinträchtigungen der Parknutzung und der sonstigen Nachbarn führen.	160.11	Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ schließt die textliche Festsetzung Nr. 5.1 den Bau von Stellplätzen und Garagen auf nicht überbaubaren Grundstücksflächen oberirdisch aus. Dies gilt nicht für Tiefgaragen. Stellplätze sind daher entsprechend dem Bebauungsplan nur in einer Tiefgarage zulässig, sodass eine andere Anordnung von Stellplätzen an anderer Stelle nach den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zulässig ist. Der Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen auf dem Plangebiet entspricht gerade dem Ziel eines autofreien Stadtquartiers. Zur Errichtung der Tiefgarage und deren dauerhaften Beibehaltung und damit Schaffung der Stellplätze an dieser Stelle verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan. Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte‘ wurde gemeinsam mit einem/r Sachverständigen für vorbeugenden Brandschutz ein Konzept zum Nachweis der erforderlichen Flächen für die Feuerwehr erstellt. Beurteilungsgrundlagen waren die Bauordnung für Berlin und die Musterrichtlinie über Flächen für die Feuerwehr. Der/die Sachverständige hat die Bewertung in einen Brandschutznachweis zusammengefasst. In der Schlussbetrachtung heißt es: <i>„Zusammenfassend sind die geplanten Feuerwehrflächen geeignet, die erforderliche Erschließung der geplanten Gebäude sicherzustellen und die bestehenden Lasten / Pflichten zu erfüllen Die Planung wurde ergänzend der zuständigen Brandschutzdienststelle (Berliner Feuerwehr, Direktion West – vorbeugender Brandschutz) vorgestellt, wobei seitens der Feuerwehr keine Einwände geäußert wurden.“</i>

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Selbstverständlich ist dann bei dem gegebenen baulichen Konzept auch dafür Sorge zu tragen, dass Rettungsfahrzeuge die Tiefgarageneinfahrt und –ausfahrt nutzen können, denn es gibt keinerlei sonstige – planerisch vorgesehene Wendemöglichkeit auf dem Grundstück.		Der Brandschutznachweis ist am 09.01.2019 von einem Prüfenieur für Brandschutz geprüft und bestätigt worden. Der konkrete Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen. Die Führung von Rettungsfahrzeugen auf dem eigenen Grundstück ist grundsätzlich möglich und kein Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplan.
		Eine öffentlich rechtliche Sicherung durch eine Nebenzeichnung für das Untergeschoss ist also zwingend erforderlich, um keinen gravierenden Abwägungsausfall zu dokumentieren.	160.12	In der Nebenzeichnung 2 zur Planzeichnung werden die Baugrenzen für die Untergeschosse und damit die Tiefgarage festgesetzt. Die Projektträgerin verpflichtet sich zudem im Städtebaulichen Vertrag zur Errichtung, der dauerhaften Durchfahrbarkeit und der Aufrechterhaltung der Tiefgarage. Die Errichtung der Tiefgarage, ihre Erschließung und auch ihr Fortbestehen sind somit vertraglich gesichert. Darüber hinaus verpflichtet sie sich darin, die nach dem Bauordnungsrecht erforderlichen Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen. Ein Abwägungsausfall ist daher nicht ersichtlich. Durch eine Nebenzeichnung kann auch keine weitergehende öffentlich-rechtliche Sicherung der Stellplätze erfolgen. Die beschriebene vertragliche Sicherung ist ausreichend.
		<u>Äußere Erschließung</u> Zusätzlich fällt auf, dass die in Bezug genommene Feuerwehrumfahrt um das nördlich des Baugebietes gelegene Station 25 Grundstück nicht planerisch gesichert wird, obwohl diese für das Baugebiet eine essenzielle Bedeutung hat. Es wird also überhaupt keine Notwendigkeit gesehen, dass vorhandene Bauareal an die vorhandene planerisch befürwortete Feuerwehringumfahrt anzuschließen. Dieses wäre aber bei der Nutzungsdichte auf dem geplanten Areal zwingend erforderlich. Stattdessen wird	160.13	<u>Feuerwehrumfahrt der STATION Berlin</u> Die Feuerwehrumfahrt der STATION Berlin ist öffentlich-rechtlich über die Eintragung einer entsprechenden Baulast im Baulastenverzeichnis ausreichend gesichert. Diese Sicherung wird im weiteren Verfahren zur Festsetzung des nördlichen Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) entsprechend angepasst, da die Feuerwehrumfahrt leicht verändert geführt werden soll; die STATION Berlin ist über die Nachbarschaftsvereinbarung zur Mitwirkung verpflichtet, die Sicherung bleibt also erhalten.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		in der Begründung zum Thema „Feuerwehr“ ausgeführt: <i>„Im Rahmen der Konkretisierung des städtebaulichen Konzepts wurde in Abstimmung zwischen Architekten, Brandschutzplanern und Verkehrsplanern geprüft, inwieweit die Anforderungen des Brandschutzes und der Feuerwehr erfüllt werden. Im Ergebnis können alle Anforderungen insbesondere in Hinblick auf Feuerwehrwege und Aufstellflächen erfüllt werden. Der Nachweis ist erst im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu führen.“</i> Der Bebauungsplan muss in Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt alle erforderlichen Flucht- und Rettungswege sowie Sammelpunkte vorsehen. Es ist äußerst erstaunlich, dass bei einfachen – planungsrechtlich aber bedeutsamen – Fragen keine Konfliktlösung durch den Bebauungsplan vorgenommen wird, sondern wiederum die Konfliktbewältigung in das Bauantragsverfahren geschoben wird. In diesem kann der Bezirk aber nur zwingende bauordnungsrechtliche Anforderungen geltend machen. Ein Konfliktausgleich – wie ihn das Planungsrecht kennt, ist auf dieser Ebene gar nicht möglich.		<u>Flächen für die Feuerwehr – vorbeugender Brandschutz</u> Das Thema wurde bereits in Zeile 160.11 ausgeführt. Es liegt ein geprüfter Brandschutznachweis vor, der die Machbarkeit belegt. <u>Verlegung der Zufahrten zu den Rettungsplätzen</u> Erst im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wird eine Verlegung der bestehenden Rettungsplatzzufahrten für den Fernbahntunnel erforderlich. Das Konzept dazu ist als Anlage 2 der Begründung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ beigefügt, für die Festsetzung dieses Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die Verlegung der Rettungswege aber nicht erforderlich (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 177). Sowohl die Deutsche Bahn (DB) als auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) sind über dieses Konzept informiert. Beide Stellen wurden im Rahmen der Behördenbeteiligungen über den Planungsstand informiert und zur Stellungnahme aufgefordert. Mit der DB haben zum Thema ‚Verlegung der Rettungsplatzzufahrten‘ umfangreiche Abstimmungen stattgefunden. Auch von der Berliner Feuerwehr wurde die Zustimmung zum Konzept eingeholt. Wie in der Begründung ausführlich dargelegt, erfordert die Verlegung ein übergeordnetes Planfeststellungsverfahren, sie kann im Bebauungsplan nicht geregelt werden. Der Plangeber ist aufgrund des Fachplanungsvorbehalts des Eisenbahn-Bundesamts hierfür nicht zuständig, Im Bebauungsplan werden die erforderlichen Flächen gesichert und damit für die Planfeststellung vorgehalten. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) werden zurzeit die Antragsunterlagen für das erforderliche Planfeststellungsverfahren erstellt. Es erfolgt keine Verlagerung in das Baugenehmigungsverfahren.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Leider sind mit diesem Vorgehen auch bodenrechtliche Spannungen verbunden: Denn das Bebauungskonzept sieht insbesondere im östlichen Bereich einen sehr eng an die Nachbargrenze herangerückten Baukörper vor. Eine Erschließung wird also bereits durch die Baukörperkonfiguration vorgegeben. Das kann sogar zur Nichtrealisierung eines Vorhabens führen und auch Spannungen hinsichtlich der Belastung an den Grundstücksrändern erzeugen. Bei der gewählten Baukörperkonzeption des Bebauungsplanes können selbst Aufstellflächen der Feuerwehr für Bodenspannungen sorgen.	160.14	<u>Flächen für die Feuerwehr – vorbeugender Brandschutz</u> Das Thema wurde bereits in Zeile 160.11 ausgeführt. Es liegt ein geprüfter Brandschutznachweis vor, der die Machbarkeit belegt. „Bodenspannungen“ sind nicht erkennbar.
		<u>Anbindung an den ÖPNV</u> Nachdem die besonders günstige Lage des Gebietes in der Nähe des U-Bahnhofs Gleisdreieck beschrieben wird, wird in der Begründung des B-Plans auf S. 105 ausgeführt: <i>„Die Entfernung zum bestehenden Zugang zum U-Bahnhof Gleisdreieck beträgt ca. 460 m. Damit ist der Toleranzwert zwar nicht mehr eingehalten, er ist aber nur unwesentlich überschritten. Bei Realisierung des südlichen Zugangs auf der Westseite des U-Bahnhofs Gleisdreieck würde sich die Entfernung auf ca. 310 m verkürzen, der Toleranzwert wäre eingehalten und der Zielwert fast erreicht.“</i> Es wird zwar ausgeführt, dass hier das Land Berlin zuständig sein würde – der Bezirk Friedrichshain Kreuzberg sieht sich aber anscheinend nicht als maßgeblicher Teil des Landes Berlin – ansonsten würde sicherlich ausgeführt werden, wann mit dem zusätzlichen Zugang zu rechnen sei und warum – falls die Realisierung nicht in Kürze absehbar ist – dieser im Rahmen des städtebaulichen Vertrages eingefordert wird.	160.15	Der geplante südliche Zugang des U-Bahnhofs liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, sondern im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Der Zugang zum Bahnhof sowie dessen Erreichbarkeit sind daher nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Maßgebend sind die Verkehrsverträge, die das Land Berlin mit den für den ÖPNV zuständigen Verkehrsunternehmen abschließt. Zuständig für die Bestellung des Zugangs bei der BVG ist das Land Berlin, und dort die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK). Nach dem jetzigen Planungsstand soll der 2. U-Bahnzugang am südlichen Bahnhofsende der Linie U2 auf der Westseite in das Viadukt eingefügt werden. Der Zugang soll also über die „Urbane Mitte Nord“ erfolgen. Die zuführenden Gehrechte für die Öffentlichkeit sind Bestandteil des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord). Dem leichten und geordneten Zugang zum ÖPNV wird im Bebauungsplanverfahren VI-140caa (Urbane Mitte Nord) angemessen Rechnung getragen werden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbrau-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Anbindung des neuen Baugebiets an den nächsten ÖPNV-Knotenpunkt müsste zumindest die direkte Absicherung des nächst gelegenen Gehwegs, der parallel zur internationalen Radroute verläuft, vorsehen. Selbst das ist nicht gegeben bzw. wird auch nicht als Teil des städtebaulichen Vertrages dargestellt. Ausführungen werden allein zum Geh-, Fahr- und Leitungsrecht in der vorgesehenen Privatstraße gemacht. Auf S. 177 wird aber auch ausgeführt, dass damit keine Nutzungsrechte verbunden seien. Es stellt sich somit die Frage, ob der Bebauungsplan an dieser Stelle nicht eher öffentliches Straßenland hätte festsetzen sollen. Nutzungsrechte im städtebaulichen Vertrag sind möglicherweise nicht ausreichend.		cher- und Klimaschutz (SenUMVK) und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sind sich einig, dass der Aufgang keine planungsbedingte Folge des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist und daher auch nicht im Städtebaulichen Vertrag geregelt werden kann. Die Anbindung der Kerngebiete MK 6 und MK 7 an den westlich angrenzenden Radfernweg (mit einem Geh- und Radfahrrecht für die Öffentlichkeit) und damit auch an den U-Bahnhof Gleisdreieck ist gegeben. Der Toleranzwert vom Kerngebiet MK 6 ist eingehalten und im Kerngebiet MK 7 nur unwesentlich überschritten (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 105). Als Ergänzung des bestehenden Rad- und Fußwegenetzes wird südlich der STATION Berlin ein Geh- und Radweg festgesetzt, der die Verbindung von der öffentlichen Trebbiner Straße über die Privatstraße zum Radfernweg schafft (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 176). Dieser wird im Städtebaulichen Vertrag sowohl privat-rechtlich als auch öffentlich-rechtlich ausreichend gesichert. Im Städtebaulichen Vertrag werden die Dienstbarkeiten vereinbart, die die Nutzungsrechte sichern und nach Festsetzung des Bebauungsplans einzutragen sind. Öffentliches Straßenland ist nicht festzusetzen.
		<u>An planfestgestellte oder genehmigte Emissionsorte / bzw. Schienentrassen heranrückende schutzwürdige Bebauung</u> Im schalltechnischen Gutachten und ansatzweise aber nicht durchgängig in der Bebauungsplanbegründung wird der immissionsschutzrechtlich erforderliche Prüfprozess in Kaskadenform erläutert. Zunächst ist zu prüfen, ob § 50 BImSchG zu beachten ist bzw. in welcher Form der Planungsleitsatz des Trennungsgebots beachtet werden kann. Dieses be-	160.16	Bei Aufstellung eines Bebauungsplans hat der Plangeber den Trennungsgrundsatz gemäß § 50 Satz 1 BImSchG zu beachten. Danach sind für eine bestimmte Nutzung vorgesehene Flächen einander so zuzuordnen, dass schädlichen Umwelteinwirkungen und von schweren Unfällen im Sinne des Artikels 3 Nummer 13 der Richtlinie 2012/18/EU in Betriebsbereichen hervorgerufene Auswirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		trifft sowohl die Lage und Nutzungsart des Baugebietes als auch – so im hier vorliegenden Bebauungsplan auch die Baukörperkonfiguration und die Ausrichtung und Abschirmung schutzbedürftiger Räume. Dieser Prüfprozess ist zwar im Ansatz angesprochen worden, aber in mehrfacher Hinsicht weder begonnen noch zu Ende geführt waren. Hierzu wird weiter unten im Detail erläutert werden.		genutzte Gebiete, wichtige Verkehrswege, Freizeitgebiete und unter dem Gesichtspunkt des Naturschutzes besonders wertvolle oder besonders empfindliche Gebiete und öffentlich genutzte Gebäude so weit wie möglich vermieden werden (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 5. Juli 1994 – IV C 50.72, NJW 1975, 70 (74)). Das Trennungsgebot stellt einen bei der Planungsentscheidung zu berücksichtigenden Belang dar, ist eine Abwägungsdirektive und stellt gerade kein zwingendes Gebot dar (vgl. Roeser, in: König/Roeser/Stock, BauNVO, 4. Auflage 2019, § 1 Rn. 23, Söfker: in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2020, § 1 Rn. 228). Er kann im Rahmen der Abwägung durch andere Belange von hohem Gewicht überwunden werden (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075/04, NVwZ-Beil. 2006, 1; Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 13. Mai 2009 – 9 A 71/07, BeckRS 2009, 38096; Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 25. Mai 2011 – 9 A 15/10, BeckRS 2011, 52060; Helißhorn, Schutz vor gewerblichen Immissionen durch passiven Schallschutz?, NVwZ 2009, 137 (141)). Von dem Grundsatz sind Ausnahmen zulässig, wenn sichergestellt werden kann, dass von der Nutzung im Plangebiet nur unerhebliche Immissionen ausgehen und wenn im Einzelfall städtebauliche Gründe von besonderem Gewicht hinzutreten, die es rechtfertigen, eine planerische Vorsorge durch räumliche Trennung zurücktreten zu lassen (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 19. April 2012 – 4 CN 3.11, NVwZ 2012, 1338 (1338)). Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stößt die Durchsetzung dieses Trennungsgrundsatzes allerdings auf Grenzen, vor denen auch der Gesetzgeber nicht die Augen verschließt. So soll nach § 1a Abs.2 Satz 1 BauGB mit Grund und Boden sparsam umgegangen werden, wobei in diesem Zusammenhang unter anderem die Nachverdichtung sowie andere Maßnahmen zur Innenentwicklung besonders

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				hervorgehoben werden. [...] Auch kann ein gewichtiges städtebauliches Interesse daran bestehen, einen vorhandenen Ortsteil zu erweitern und damit dessen Infrastruktur (ÖPNV, soziale Einrichtungen etc.) mit zu nutzen. Auch das Gebot, die Anforderungen kostensparenden Bauens zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 4 Nr. 2 BauGB), sowie das legitime Interesse einer Gemeinde, die Grundstücke zu verwerten [...] können zu berücksichtigen sein. Wenn in derartigen Fällen das Einhalten größerer Abstände ausscheidet, ist durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen (vgl. hierzu auch § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB) dafür zu sorgen, dass keine ungesunden Wohnverhältnisse entstehen.“ (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 22. März 2007 – 4 CN 2/06, NVwZ 2007, 831 (831)). Grundsätzlich wäre die räumliche Trennung zwischen den an das Plangebiet angrenzenden lärmemittierenden Schienenwegen und den geplanten Nutzungen erforderlich. Dies kann hier nicht umgesetzt werden. Eine Durchbrechung des Trennungsgebots erscheint hier vertretbar. Viele der hier geplanten Nutzungen sind gering empfindlich und daher nur bedingt schutzwürdig. Zudem dient die Errichtung des Stadtquartiers an dieser Stelle einem sparsamen Umgang mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion. Da sie maßgeblich zur innerstädtischen Nachverdichtung beiträgt und vorhandene Infrastruktur genutzt wird sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch geeignete bauliche und technische Vorkehrungen sichergestellt werden können, kann die Einhaltung des Trennungsgebotes nach § 50 BauGB hier hinter diesen städtebaulichen Belangen im Wege der Abwägung zurücktreten (so auch Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 113).
		Zunächst ist anzumerken, dass aufgrund der bewussten Zurückhaltung des Plangebers hinsichtlich der Nutzungsstruktur in allen Geschossen abzu prüfen ist,	160.17	Die schalltechnische Untersuchung untersucht die Belange des Lärmschutzes bezogen auf die städtebauliche Planung gemäß dem Bebauungsplanentwurf. Im Rahmen der Bauleit-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ob gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse eingehalten werden. Da Beherbergungsbetriebe und eine Hotelnutzung nicht ausgeschlossen werden und eine Nutzungseinschränkung für die unteren beiden Vollgeschosse den Planunterlagen nicht zu entnehmen sind, muss sowohl hinsichtlich des Schallschutzes und der Belichtungsanforderungen untersucht werden, mit welchen baulichen Maßgaben eine planungsrechtlich zulässige Nutzung möglich werden kann. Hierzu zählen auch abpuffernde, der Fassade vorgesetzte Bauteile wie auch gebäudestrukturierende Bauteile (gläserne Lärmschutzwände etc.). Da eine derartige Gesamtbetrachtung unterblieben ist bzw. das schalltechnische Gutachten von Nutzungsvorgaben ausgeht, die der Bebauungsplan nicht kennt bzw. vorgibt, ist von einem Ermittlungsfehler und nachfolgendem Abwägungsausfall an dieser Stelle auszugehen. Dieses wäre allerdings über klare textliche Festsetzungen in einem ersten Schritt zu heilen. Damit sind aber noch keine die unterschiedlichen Belange berücksichtigenden Prüfprozesse hinsichtlich der Baukörperstellung und der Nutzungsstruktur, die leider im Planverfahren zwingend zu erbringen sind, angesprochen. Der Verweis auf ein Wettbewerbsprodukt stellt den Plangeber nicht frei von Abwägungserfordernissen, die gerade an diesem lärmbelasteten Standort eigenes stadtplanerisches Handeln erfordert.		planung sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB die Anforderungen an die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bebauungsplangebiet zu berücksichtigen. Für schutzbedürftige Nutzungen, wie die Übernachtungsräume in Beherbergungsbetriebe, gilt mit Blick auf den Veranstaltungslärm der STATION Berlin in Kerngebieten der Immissionsrichtwert nachts von 45 dB(A) nachts, der in nur einem von vier Szenarien in bestimmten Fassadenbereichen um nur 0,5 dB(A) überschritten wird. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Veranstaltungsgeräusche aber von dem hohen Verkehrslärmpegel nachts überlagert werden (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 184).; mittels passiven Lärmschutzmaßnahmen können für die dort zulässigen Nutzungen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Im Gutachten wurde eine Festsetzung zum Verkehrslärm empfohlen. Diese wurde unter Verweis auf das Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3/2020 vom 17.09.2020 gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Denn die DIN 4109 wurde im August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a in Verbindung mit § 3 BauO Bln eingeführt. Somit ist der Schallschutznachweis entsprechend DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren zu führen und damit die Einhaltung der DIN 4109 sichergestellt. Abschließend kommt die schalltechnische Untersuchung hier zu dem Ergebnis, dass durch die Vorname passiver Schallschutzmaßnahmen – durch entsprechende Schalldämm-Maßnahmen – gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl nachts als auch tags sichergestellt werden können (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 113). Auch die Einhaltung der gesunden Wohnverhältnisse mit Blick auf die ausreichende Besonnung und Belichtung kann im Baugenehmigungsverfahren geprüft werden.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Unklar ist, warum gefordert wird, dass in den unteren beiden Geschossen Beherbergungsbetriebe ausgeschlossen werden sollen. Denn gerade in den unteren Geschossen ist eher von einer geringeren als von einer höheren Lärmbelastung auszugehen (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 84). Sollte dies implizieren, dass in den unteren Geschossen – wie an anderer Stelle der Stellungnahme ausgeführt – potentiell auch Diskotheken untergebracht werden könnten, ist darauf hinzuweisen, dass die Vereinbarkeit und Verträglichkeit von nebeneinander beantragten Nutzungen im Baugenehmigungsverfahren zu überprüfen ist. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum vorgetragen wird, dass das Schallgutachten von Nutzungen ausginge, die in der Planung nicht vorgesehen seien. Das Schallgutachten geht richtigerweise davon aus, dass auf dem Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Kerngebiet, also Mischnutzungen, Gewerbenutzungen, Hotelnutzung und auch die Nutzungen für Sport, Freizeit und Gesundheit zulässig sind. Diese Nutzungen sind in einem Kerngebiet zulässig und entsprechen dem Planungsstand (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 26 ff.). Die Prüfung der Auswirkungen der möglichen gewerblichen Nutzungen im Plangebiet selbst wurde im Rahmen der zulässigen Konfliktverlagerung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert (siehe hierzu bereits Zeile 160.2). Ein Ermittlungsfehler und Abwägungsausfall liegen somit nicht vor. Textliche Festsetzungen sind nicht erforderlich. Eine Gesamtbetrachtung ist somit auch nicht unterblieben, sondern erfolgt bezogen auf die Geräuschimmissionen und die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die konkrete Nutzung im Baugenehmigungsverfahren. Nicht zu beanstanden ist, dass sich das Schallgutachten mittelbar auf die Planung des Büros Ortner & Ortner Baukunst

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				bezieht. Das Schallgutachten untersucht den Bebauungsplan, dem das Ergebnis eines Städtebaulichen Wettbewerbs zugrunde liegt. Die Stellungnahme geht davon aus, dass dies kein ausreichender Bezug zu der Baukörperstellung und der Nutzungsstruktur sei, da ein Wettbewerbsentwurf kein stadtplanerisches Handeln ersetzen könnte. Dies vermag nicht zu überzeugen. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat ein städtebaulicher Wettbewerb stattgefunden. Dabei waren auch die Bahnthemen und somit Lärmthematiken zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan ist aber nicht schon deswegen abwägungsfehlerhaft, weil ihm ein Wettbewerbsergebnis zugrunde liegt (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 28. August 1995 – 2 A 4/93, NVwZ-RR 1996, 189 (190)). Es ist regelmäßig abwägungsfehlerfrei, wenn eine Gemeinde ihrer Planung das Ergebnis eines Ideenwettbewerbs zugrunde legt, zumal wenn dieses auf breite Zustimmung in Fachkreisen stößt (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Beschluss vom 14. März 1990 – 8 S 2599/89, juris, Rn. 54). Dies war vorliegend der Fall. Das Land Berlin hat den Entwurf des Büros Ortner & Ortner Baukunst zum Wettbewerbssieger gekürt. Der Entwurf berücksichtigte insbesondere die Sicht- und Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Anlagen stärker, was gerade auch das Landesdenkmalamt begrüßt hat. Laut dem Bundesverwaltungsgericht stellen Vorentscheidungen keinen Verstoß gegen das Abwägungsgebot dar, wenn die Vorwegnahme der Entscheidung sachlich gerechtfertigt ist, bei der Vorwegnahme die planungsrechtliche Zuständigkeitsordnung gewahrt wurde und die vorweggenommene Entscheidung inhaltlich nicht zu beanstanden ist, also ihrerseits dem Abwägungsgebot genügt (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 5. Juli 1974 – 4 C 50.72, juris, Rn. 4, 49; Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2020, § 1 Rn. 211).

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Die Zugrundelegung eines Wettbewerbsergebnisses bei der Aufstellung eines Bebauungsplans ist nur dann abwägungsfehlerhaft, wenn sich die planende Behörde damit vorzeitig endgültig festgelegt hat und Alternativen nicht mehr prüft (Oberverwaltungsgericht Berlin, Urteil vom 25. August 1995 – 2 A 4/93, NVwZ-RR 1996, 189). Es müssen aber insbesondere keine verschiedenen Bauleitplanentwürfe erstellt werden. Es genügt, wenn Alternativen erkannt und in die Abwägung mit eingeflossen sind (Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 28. August 1987 – 4 N 1/86, NVwZ 1988, 351 (352)). Gerade bei umfangreichen und komplizierten planerischen Vorhaben kommt es erfahrungsgemäß zu einer Wechselwirkung zwischen der planerischen Festsetzung und ihrer konkreten Verwirklichung; dies führt zu mehr oder weniger endgültigen Festlegungen, die eine entsprechende Schmälerung des Abwägungsvorgangs bewirken und auch bewirken sollen. Dem Planverfahren vorgeschaltete Abstimmungen, Verträge und ähnliches, wie wohl auch städtebauliche Wettbewerbe, sind notwendig, um zu planen und die Realisierung der Planung gewährleisten zu können. Nur wenn es sich dabei um bindend wirkende Festlegungen handelt, kann die Abwägung unvollständig sein (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 5. Juli 1974 – IV C 50/7, NJW 1975, 70 (72 f.); Bayrischer Verwaltungsgerichtshof, Urteil vom 21. Februar 2013 – 2 N 11.1018, BeckRS 2013, 48104; Söfker/Runkel, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2020, § 1 Rn. 211). Die vorgesehene Bebauung ist Ergebnis eines intensiven Planungsprozesses und der Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs. Grundlage dafür waren die Ziele, die in einem vom Eigentümer und den Senatsverwaltungen sowie dem Bezirk als Plangeber durchgeführten Werkstattverfahren definiert wurden. An einer Vorwegbindung durch den Wettbewerb fehlt es vorliegend schon deshalb, weil zwei Siegerentwürfe aus

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				dem Wettbewerb ausgewählt wurden, die für die frühzeitigen Beteiligungen gemäß §§ 3, 4 BauGB die Grundlagen für die Bebauungsplanung darstellten. Erst nach diesen Beteiligungsschritten wurde die Entscheidung zwischen den beiden Alternativen für den städtebaulichen Entwurf des Büros Ortner & Ortner Baukunst getroffen. Es wurden somit mehrere Alternativen berücksichtigt. Der Plangeber hat sich im Rahmen seiner Zuständigkeit für eine Alternative entschieden. Die Entscheidung für einen der Entwürfe ist auch sachlich gerechtfertigt, da es sich um ein sehr großes Plangebiet mit einem komplexen Vorhaben handelt, sodass gewisse Vorentscheidungen zu bestimmten Zeitpunkten getroffen werden mussten, um ein sinnvolles Planungsverfahren zu ermöglichen. Die Entscheidung für diesen Entwurf ist im Rahmen der Abwägung auch gut begründet, wie der Bebauungsplanbegründung zu entnehmen ist. Ein Abwägungsfehler liegt nicht vor. Die architektonische Ausgestaltung der Baukörper ist noch offen. Die Projektträgerin ist bereit, weitere Wettbewerbe zur näheren Ausgestaltung durchzuführen; insbesondere hat sie sich im Städtebaulichen Vertrag verpflichtet, die Ausgestaltung im Baukollegium vorzustellen und dessen Empfehlungen zu folgen. Sie hat sich verpflichtet, die Ergebnisse weiterer Wettbewerbe umzusetzen. Eine gutachterliche Prüfung des Bebauungsplans ist umfassend im Schallgutachten erfolgt.
		Es ist auch hier im Detail zu überprüfen, welche Nutzungsarten bauliche Öffnungen (quantitativ und qualitativ) und Ausrichtungen bedingen. Diese Prüfprozesse sind nicht oder nur sehr eingeschränkt (ausschließlich bezogen auf den passiven Schallschutz) durchgeführt worden. Grundsätzlich darf angesichts der sehr hohen Immissionsbelastung und der Entscheidung des BVerwG vom 25. April 2018, 9 A 16.16, aus Gründen des Gesundheitsschutzes die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle nicht höher als 67 dB(A) tags und 57 dB(A)	160.18	Eine detaillierte Prüfung, ob gegebenenfalls beantragte Nutzungsarten bauliche Öffnungen und eine bestimmte Ausrichtung der Räume erfordern, erfolgt erst im Baugenehmigungsverfahren. Im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans ist nur festzustellen, dass die im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungsarten potentiell verwirklicht werden können. Dies ist hier erfolgt. So ist auch die Verwirklichung von zum Beispiel Betriebswohnungen und Beherbergungsbetrieben mit gegebenenfalls nicht offenbaren Fenstern durch entsprechende Schall- und Lärmschutzmaßnahmen möglich. Eine detailliertere Prüfung ist im Aufstellungsverfahren nicht erforderlich,

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		nachts in WA bzw. 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kern-, Dorf- und Mischgebieten (AUSSENWERTE) anzusetzen, bereits bezweifelt werden, dass hier wohnungsähnliche Nutzungen (Beherbergungsbetriebe) mit dem Gesundheitsschutz überhaupt noch vereinbar sind – die im Immissionsgutachten referierten Quellen, die höhere Grenzen vorsehen, sind jedenfalls durch diese aktuellere BVerwG-Entscheidung als überholt anzusehen.		sondern kann ins Baugenehmigungsverfahren verlagert werden. Es ist richtig, dass das Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung die zitierte Zumutbarkeitsschwelle für Kerngebiete beschrieben hat (Bundesverwaltungsgericht, Hinweisbeschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16, abrufbar auf der Seite des Bundesverwaltungsgerichts, ab Rn. 80 ff, insbesondere Rn. 87). Die vom Bundesverwaltungsgericht angenommenen Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung werden im Schallgutachten jedoch berücksichtigt. Das Schallgutachten geht davon aus, dass bei Werten von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ernsthaft erwogen werden muss, dass die absolute Schwelle der Zumutbarkeit (Gesundheitsgefährdung) erreicht ist (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 37). Die extrem geringe Abweichung gegenüber der in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts genannten Zumutbarkeitsschwelle von jeweils nur 1 dB(A) führt aber nicht dazu, dass der Gutachtende sich grundsätzlich auf veraltete Werte stützt. Insbesondere führt das Bundesverwaltungsgericht selbst aus, dass die Zumutbarkeitsschwelle uneinheitlich bestimmt wird und für Kerngebiete 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts für zulässig gehalten werden (Bundesverwaltungsgericht, Hinweisbeschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16, abrufbar auf der Seite des Bundesverwaltungsgerichts, ab Rn. 86). Es führt dann aus, dass einiges dafürspricht, die Zumutbarkeitsschwelle bei 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts in Kerngebieten anzusetzen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Hinweisbeschluss vom 25. April 2018 – 9 A 16.16, abrufbar auf der Seite des Bundesverwaltungsgerichts, ab Rn. 87). Die Wortwahl indiziert nicht, dass dies zwingend so einzuhalten ist. Die Abweichung zwischen den Schwellenwerten dieser Entscheidung und den im Gutachten genannten beträgt nur ein Dezibel, und kann daher hier nicht ins Gewicht fallen; insbesondere ist dies auch nicht relevant, da auch die im Gutachten angenommenen – höheren –

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht eingehalten werden. Im Gutachten wird festgestellt, dass die angenommenen Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung – trotz der um lediglich ein Dezibel gegenüber der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts abweichenden Werte – überschritten werden (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 107 f.). Es sind daher ohnehin passive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen, durch die Innenpegel erreicht werden können, bei denen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können. Abschließend kommt die schalltechnische Untersuchung hier zu dem Ergebnis, dass durch die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen –durch entsprechende Schalldämm-Maßnahmen – gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowohl nachts als auch tags sichergestellt werden können (a.a.O., Seite 112 f.). Zwar wird die konkrete Prüfung zur Einhaltung der zulässigen Schallbelastung in das Baugenehmigungsverfahren verlagert, den Ausführungen der Gutachtenden kann jedoch entnommen werden, dass im Baugenehmigungsverfahren sichergestellt werden kann, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet werden können (a.a.O., Seite 112 f.).
		Allein die Festlegung für passive Schallschutzmaßnahmen und die Ausrichtung von Betriebswohnungen zu bestimmten Fassadenbereichen in der textlichen Festsetzung 1.8 deutet daraufhin, dass der Plangeber für alle anderen Nutzungen (wie z.B. generell für zulässig angesehen Beherbergungsbetriebe wie auch Büronutzungen) keine Einschränkungen oder Festlegungen für erforderlich ansieht. Dieses wäre aber ein offensichtlicher Abwägungsausfall.	160.19	Gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO wären im Kerngebiet Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter allgemein und andere Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausnahmsweise zulässig. Im Bebauungsplan sollen diese Nutzungen aus Schallschutzgründen eingeschränkt bzw. ausgeschlossen werden und dazu werden die textlichen Festsetzungen 1.6 und 1.7 getroffen. Textliche Festsetzung 1.6: Die allgemein zulässigen Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO sind gemäß TF 1.6 nur ausnahmsweise zulässig;

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				dies ermöglicht eine Einzelfallprüfung im Baugenehmigungsverfahren und die Zulassung von Wohnungen nur dort, wo gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, insbesondere mit Blick auf Schallimmissionen und eine ausreichende Belichtung, gewahrt sind. Textliche Festsetzung 1.7: Die schalltechnische Untersuchung hat gezeigt, dass trotz Lärmschutzmaßnahmen keine gesunden Wohnverhältnisse gewährleistet werden können und empfiehlt den weitestgehenden Ausschluss einer Wohnnutzung. In der TF 1.7 werden daher die ausnahmsweise zulässigen Wohnungen gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 2 BauNVO ausgeschlossen. Bisherige textliche Festsetzung 1.8: Es ist richtig, dass in der TF 1.8 Betriebswohnungen an bestimmten Fassadenbereichen ausgeschlossen werden sollten. Diese Festsetzung beruhte aber auf den Belichtungsverhältnissen und war keine Schallschutzmaßnahme. Die bisherige textliche Festsetzung 1.8 wurde aufgrund einer während des Abwägungszeitraums eingetretenen geänderten Sach- und Rechtslage infolge einer Änderung der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg und einer daraufhin erfolgten Aktualisierung des Besonnungs- und Belichtungsgutachtens gestrichen. Bisherige textliche Festsetzung 8.2: Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Die textliche Festsetzung 8.2 wird daher gestrichen. Im Schallgutachten werden keine weiteren Einschränkungen der geplanten zulässigen Nutzungen für erforderlich angesehen. Für die Beherbergungsbetriebe bestehen gesunde Wohnverhältnisse, wenn nachts der Immissionsrichtwert von nachts 45 dB(A) eingehalten ist. Mit Blick auf den Veranstaltungsbetrieb der STATION Berlin im Nachtzeitraum – entsprechend der vorliegenden Genehmigung – wurde dies in vier verschiedenen Szenarien untersucht. Im Ergebnis werden die

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Immissionsrechtswerte (IRW) nachts für Kerngebiete der TA Lärm von 45 dB(A) in drei von vier Szenarien eingehalten. Nur in einem der vier Szenarien ergibt sich eine geringfügige Überschreitung von 0,5 dB vor Teilflächen der Nordostfassade des Turms 6 in einigen Geschossen (gemessen im Gutachten für 9. Obergeschoss). An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. Sie werden aber vom vorherrschenden Verkehrslärm überlagert und zudem, da sie weniger als 1 dB beträgt, als hinnehmbar bewertet. Mit Blick auf den Verkehrslärm können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich sichergestellt werden. Der Schallschutznachweis ist im bauaufsichtlichen Verfahren zu führen. Die abgesenkten Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 Satz 1 der TA Lärm für die Nacht tragen dem besonderen Ruhe- und Schlafbedürfnis der Wohnbevölkerung Rechnung. Ein solches Ruhebedürfnis besteht bei einer nächtlichen beruflichen Nutzung von Büroräumen grundsätzlich nicht (vgl. Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Urteil vom 22. November 2017 – 5 S 1475/16, zitiert nach Juris Rn. 148; vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, dort Rn. 25). Da Büroräume nicht zum Schlafen bestimmt sind und dort auch üblicherweise nicht geschlafen wird, müssen diese Werte nachts daher für Büronutzungen nicht eingehalten werden. Dem Schutzbedürfnis wird ausreichend Rechnung getragen, wenn die höheren Tages-Immissionsrichtwerte eingehalten werden (vgl. Niedersächsisches Oberverwaltungsgericht, Beschluss vom 17. September 2007 – 12 ME 38/07, dort Rn. 25). Dafür spricht auch, dass der TA Lärm laut dem Bundesverwaltungsgericht die Vorstellung zugrunde liegt, dass nachts ein höheres Schutzniveau in allen „Wohn- und Schlafräumen“ sicherzustellen sei (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				29. August 2007 – 4 C 2.07, juris Rn. 26). Dies ist aber in Büroräumen nicht relevant, da sie nicht zum Wohnen und Schlafen bestimmt sind. Es wird angenommen, dass der abgesenkte Richtwert der TA Lärm für Gewerbegebiete regelmäßig nur auf den Schutz von Wohn(schlaf)räumen ziele. Zwar wird vertreten, diese Annahme stehe im Widerspruch dazu, dass die TA Lärm die Herabsetzung des nächtlichen Richtwerts für Gewerbegebiete regelhaft vorschreibt, die Wohnnutzung in jenen Gebieten aber nur ausnahmsweise zulässig ist (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 150). Der für den maßgeblichen Immissionsort nach der TA Lärm zu beurteilende, schutzbedürftige Raum bestimmt sich nach der DIN 4109:1989-11. (Die geltende DIN 4109-1:2018-01 führt die schutzbedürftigen Räume unter Ziffer 3.16 auf.) Dort sind unter „Schallschutz im Hochbau“ Nr. 4.1 neben Wohn- und Schlafräumen auch Büroräume als schutzbedürftige Räume genannt (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 143). Diese Sichtweise unterstellt, müssten auch für Büroräume die nachts abgesenkten Immissionsrichtwerte gelten. Selbst dann wird vorliegend der Immissionsrichtwert nachts aber nur an zwei Fassaden und nur an begrenzten Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen und an der Nordwestfassade lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen überschritten. Zudem beträgt die Überschreitung auch nur 0,5 dB und ist somit nur äußerst geringfügig. Aufgrund des vorherrschenden Verkehrslärms kann von einer weitgehenden Überlagerung ausgegangen und die Überschreitung dieses Immissionsrichtwerts daher insgesamt vernachlässigt werden. Dies bestätigt sich auch aus den „Handlungsempfehlungen zum Lärmschutz in der Planung – Gewebelärm“ der Landeshauptstadt München zur Überschreitung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm: „Eine dauerhafte Überschreitung der Immissionsrichtwerte ist lediglich um bis zu 1

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				dB gemäß Ziff. 3.2.1 [Abs. 3] TA Lärm möglich, da in diesem Falle die Genehmigung eines Betriebs nicht versagt werden soll.“ Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat in dieser Entscheidung zudem ausdrücklich offengelassen, ob für Büroräume im Einzelfall eine Sonderprüfung nach 3.2.2 der TA Lärm angezeigt sein und dabei festgestellt werden kann, dass benutzte Büroräume auch nachts nur den Schutzanspruch der Tageszeit haben (vgl. Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen vom 30. Januar 2018 – 2 D 102/14 NE, BeckRS 2018, 6521, Rn. 148). In diesem Sinne kann es bei der Ansicht des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichts sowie des Verwaltungsgesichtshofs Baden-Württemberg bleiben, wonach Büroräume nachts nicht schutzwürdig sind und der Immissionsrichtwert Nacht dort daher nicht eingehalten werden muss. Für diese Büronutzungen ist daher vorliegend die Einhaltung des Immissionsrichtwerts Tag von 60 dB(A) ausreichend (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 111). Durch das Erfordernis des Schallschutznachweises nach DIN 4109 und den passiven Lärmschutzmaßnahmen können gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse hergestellt werden. Ein Abwägungsausfall ist nicht gegeben, da eine Abwägung stattgefunden hat. Auch ein Abwägungsdefizit ist zu verneinen, da die Ermittlung der relevanten Belange richtig erfolgt ist.
		<u>Verursacher der Immissionen und Verantwortlichkeit der DB für weitere Maßnahmen</u> Bevor den Baukörperfestsetzungen und Nutzungsfestlegungen detaillierter nachgegangen wird, ist der Ursache der Immissionsbeeinträchtigung auf dem Grundstück durch nahegelegene Schienentrassen nachzugehen. Der Plangeber führt selbst aus, dass das Grundstück im Zuge vertraglicher Regelungen	160.20	Die CA Immo Deutschland GmbH (Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH) hat das Baufeld „Urbane Mitte“ im Jahr 2014 an die Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (damals firmierend unter „Gleisdreieck GmbH & Co. KG“) verkauft. Zu diesem Zeitpunkt bestanden keinerlei Beziehungen mehr zwischen der CA Immo Deutschland GmbH und der Deutschen Bahn. In den Verkauf

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		von der Deutschen Bahn in das Eigentum der von Festlegungen des Bebauungsplanes betroffenen Eigentümer „Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Süd“ übergegangen ist.		des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft war die Deutsche Bahn nicht eingebunden.
		Es ist also der Deutschen Bahn – wegen des langen Planungsverlaufs und vermutlich auch aufgrund eigenen Einwirkens – immer deutlich gewesen, dass an dem Standort gebaut werden sollte. Allein der Grundstücksübergang wird bereits dadurch gekennzeichnet, dass nicht bahnbetriebsnotwendige Flächen ausgeschieden werden, die als Bauflächen einen höheren Preis als Grünflächen bedeuten. Die Deutsche Bahn ist also als Verkäufer des Grundstücks, Nutznießer der baulichen Entwicklung und an der Grundstücksentwicklung beteiligt gewesen. Dieses geht aus der Begründung hervor: <i>„Städtebaulicher Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005</i> <i>Die Deutsche Bahn hat das heutige Grundstück der 'Urbanen Mitte' über das Tochterunternehmen Vivico Real Estate bzw. als Nachfolger über die CA Immo auf Grundlage des Städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck von 2005 als Bauland verkauft. Im Rahmenvertrag ist die Anbindung an die öffentliche Trebbiner Straße wesentlicher Bestandteil der zwischen der Vivico, dem Land Berlin und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vertraglich vereinbarten Nutzungs- und Entwicklungsziele.“</i> Es handelt sich also hier keineswegs um eine Fachplanungsbehörde, der ohne ihr Wissen und ohne ihr Handeln eine schutzwürdige Nutzung direkt vor in ihrem Eigentum stehende, überörtlich bedeutsame Infrastruktur mit emittierender Wirkung „vorgesetzt“ worden ist.	160.21	Die Vivico Real Estate GmbH als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn ist Vertragspartei zum Rahmenvertrag zum Gleisdreieck aus dem Jahr 2005 mit dem Land Berlin. Darin werden Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ geregelt, sowie der Weiterverkauf der Flächen als zulässig erachtet. Die CA Immo Deutschland GmbH (Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH) hat das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft Urbane Mitte Entwicklungs GmbH & Co. KG (damals firmierend unter „Gleisdreieck GmbH & Co. KG“) verkauft. Das Grundstück ‚Urbane Mitte‘ steht daher nicht mehr im Eigentum der Deutschen Bahn und ihrer Tochterunternehmen. Die Deutsche Bahn war in den Verkauf des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ an die Entwicklungsgesellschaft nicht eingebunden, ist seitdem kein Nutznießer einer baulichen Entwicklung und an der Grundstücksentwicklung nicht beteiligt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Genau das Gegenteil ist der Fall. Dieses ist auch dem Plangeber bekannt, da er die nach langjährigen Verhandlungen abgeschlossenen Verträge von 2005 mit dem damaligen Grundstückseigentümer der DB zitiert. Da diese Verträge offenkundig zentraler Ausgangspunkt jeder Planung sind, ist die Frage zu stellen, ob sich die Bahn durch diese Verträge einer öffentlich-rechtlichen Verantwortung entziehen kann und öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachten kann. Denn Grundstücksverkäufe, die zum einen von einer Bebaubarkeit ausgehen und auf der anderen Seite von hinzunehmenden Immissionen ausgehen, die zur Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen können, sind sittenwidrig. Der öffentliche Planungsgeber kann und darf zudem nicht, nur um der privaten DB AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen, reduzierte Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse stellen, zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen.	160.22	Im Jahr 2005 hat das Land Berlin mit der Vivico Real Estate GmbH einen Städtebaulichen Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Bei der Vivico Real Estate GmbH handelt es sich um eine seinerzeitige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG. In dem Vertrag werden die Nutzungs- und Entwicklungsziele für das Gleisdreieck festgelegt. Der Weiterverkauf von Baufeldern ist darin angelegt. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Deutsche Bahn durch den Abschluss dieses Vertrags einer Verantwortung entzogen oder öffentlich-rechtliche Maßstäbe missachtet haben soll. Unabhängig davon, dass die privatrechtlichen Beziehungen zwischen den Kaufvertragsparteien nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sind, ist es abwegig, dass die CA Immo Deutschland GmbH (Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH) als ehemalige Eigentümerin des Grundstücks wegen dessen Lage in der Lärmkonfliktsituation einen sittenwidrigen Kaufvertrag abgeschlossen hat. Denn ein Rechtsgeschäft ist sittenwidrig, wenn es nach einer Gesamtwürdigung seines Inhalts, der Beweggründe und seines Zwecks mit den grundlegenden Wertungen der Rechts- und Sittenordnung nicht zu vereinbaren ist (Mansel, in: Jauerning, Bürgerliches Gesetzbuch, 18. Auflage 2021, § 138 Rn. 8). Bei dem Verkauf von ehemaligen Bahnflächen handelt es sich um typische Flächenkonversionsprojekte, die im ganzen Land stattfinden und einen üblichen Vorgang zur Weiterentwicklung von Flächen darstellen. Der Verkauf von Bauland als solcher ist zudem auch nicht sittenwidrig, nur, weil das Bauland in der unmittelbaren Nähe von Lärmquellen liegt. Geräuschquellen sind hier aber nicht nur der Fernbahntunnel der DB, sondern auch der Verkehrslärm der U-Bahnlinien, die am Plangebiet verlaufen, sowie der von der benachbarten STATION Berlin ausgehende Gewerbelärm. Im Rahmen der Entwicklung des Baulands ist der Eigentümer verpflichtet, mit den dort bestehenden Immissionen umzugehen und nur eine solche Bebau-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				ung und Nutzungen zu planen und umzusetzen, für die gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können. Der/die neue Eigentümer*in ist für die Bebauung des Grundstücks verantwortlich und nicht der Verkäufer, dessen Rechtsmacht über das Grundstück mit dem Verkauf endet. Eine Sittenwidrigkeit des Kaufvertrages – der seine Unwirksamkeit zur Folge hätte – ist hier daher abzulehnen. Der Plangeber stellt auch keine reduzierten Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, zu Lasten der im geplanten Baugebiet lebenden und arbeitenden Menschen, um „der privaten DB AG profitable Grundstücksgeschäfte und -gewinne zu ermöglichen“. Im Städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck werden die Nutzungs- und Entwicklungsziele festgelegt. Es wird hingegen kein Verzicht auf die Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Vorgaben erklärt, was zudem unzulässig wäre.
		Wenn sich die DB weiterhin weigern sollte, an der konkreten Stelle des Bebauungsplangebietes Belastungen zu reduzieren (wobei noch nicht einmal ausgeführt worden ist, ob der Plangeber das versucht hat), kann der jetzige Grundstückseigentümer bis hin zur Revision und Rückgabe der Grundstücksverträge aktiv werden.	160.23	Die privatrechtlichen Beziehungen zwischen den Kaufvertragsparteien sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
		Auf jeden Fall ist der Plangeber respektive der Gutachter der schallschutztechnischen Untersuchung von falschen Annahmen ausgegangen: die DB ist an dieser Stelle weit über ihre eigentliche Rolle als Fachplanungsträger in der Verpflichtung. Aktive Schallschutzmaßnahmen an der Quelle können nicht mit Verweis auf fehlende Zuständigkeit des Plangebers und fehlenden Willen auf Seiten der Bahn einfach ausgeklammert werden.	160.24	Aktive Schallschutzmaßnahmen werden nicht ausgeklammert. Sie werden im Schallgutachten vielmehr bedacht und angeführt (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 112). Laut dem Schallgutachten unterliegen die dort aufgeführten aktiven Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen aber der Fachplanung in der Verantwortung der Deutschen Bahn AG. Solche Maßnahmen sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Dies wird so auch im Berliner Lärmleitfaden ausgeführt (vgl. Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021, Seite 85).

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		In der Begründung wird zutreffend ausgeführt: „Im Bebauungsplanverfahren kann allenfalls eine Prüfung erfolgen, ob sich mit der Deutschen Bahn eine Vereinbarung zur Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen treffen lässt.“ Diese Aussage weist in die richtige Richtung – es sollten aber darauf basierend auch Handlungsschritte erforderlich und erfolgreich dokumentiert werden. Es ist dem Plangeber an dieser Stelle auch zuzustimmen, dass Festlegungen nicht im Bebauungsplan getroffen werden können. Es steht ihm allerdings frei, das Bebauungsplanverfahren bis zur Klärung der erforderlichen Fragen ruhen zu lassen. Der Plangeber ist an dieser Stelle – aufgrund der grundstücksbezogenen Vorgeschichte – verpflichtet, die DB aufzufordern, folgende Maßnahmen durchzuführen: An der Fernbahntrasse wären unterschiedliche aktive Maßnahmen nach Aussage des Planungsgebers möglich: ▪ Bau einer (transparenten) Einhausung ▪ Einbau von Schienenstegdämpfern ▪ Einbau von Absorbern auf dem Abschnitt der festen Fahrbahn im Bereich der Zufahrt zum Nord-Süd-Tunnel ▪ Absorbierende Auskleidung der Wände im Bereich der Zufahrt zum Tunnel und der Tunnelwände nahe der Tunnelmündung ▪ Bau von Lärmschutzwänden		Es besteht keine Rechtsgrundlage, nach der der Plangeber die Deutsche Bahn auffordern könnte, aktive Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Er ist hierfür nicht zuständig. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ beziehen sich ausschließlich auf dessen Geltungsbereich und nicht auf außerhalb des Plangebietes befindliche Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes. Solche Maßnahmen können im Rahmen der dem Plangeber obliegenden Bauleitplanung nicht geregelt werden. Er muss daher die Bauleitplanung auch nicht zurückstellen. Zur Vornahme aktiver Lärmschutzmaßnahmen kann die Deutsche Bahn bei einer herannahenden Bebauung auch nicht gezwungen werden, sie ist hierzu nicht verpflichtet, hier besteht einzig die Möglichkeit einer vertraglichen Übereinkunft. Zu einer solchen besteht im Bebauungsplanverfahren aber keine Verpflichtung, es muss lediglich sichergestellt werden, dass der Belang des Schallschutzes ausreichend in die Abwägung eingestellt und hinreichend berücksichtigt wird. Die Projektträgerin hat sich in der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ verpflichtet, gegenüber der Deutschen Bahn sämtliche bau- und betriebsbedingten Erschütterungs- und Schallimmissionen, die aus dem Bau, dem Betrieb und der Instandhaltung bestehender und künftiger Bahnanlagen resultieren, zu dulden. Zudem hat sie sich verpflichtet, selbst alle notwendigen Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die geplante Bebauung „Urbane Mitte“ durch diese Immissionen nicht beeinträchtigt wird.
		Es ist allgemein bekannt, dass die DB in den letzten Jahren noch nicht einmal die Lärmsanierungsmittel in vollem Umfang abgerufen hat. Die DB kann also noch	160.25	Die Investitionsentscheidungen der Deutschen Bahn sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Das Vor-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		nicht einmal mit Unzumutbarkeit oder finanzieller Überforderung argumentieren. Außerdem stellt sich die Frage, warum die DB nicht bereits beim Neubau der Fernbahnstrecke aufgefordert worden ist, erforderliche Schutzvorkehrungen zu treffen, da bereits der Flächennutzungsplan von 1994 ausreichende Bindungen vorgesehen hat und die DB selbst bei einer reinen Parknutzung verpflichtet gewesen wäre, Schutzmaßnahmen zu treffen.		nehmen von Lärmschutzmaßnahmen an der Fernstrecke unterliegt dem Fachplanungsvorbehalt und ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.
		Etwaige Schadensersatzforderungen des jetzigen Grundstückseigentümers aufgrund von Verzögerungen im Bebauungsplanverfahren können direkt an den ehemaligen Grundstückseigner – die DB – gerichtet werden. Überdies steht es dem Planungsträger frei, Grundstücke zum richtigen Zeitpunkt zu entwickeln – insofern ist ihm ein weiter Ermessensspielraum gegeben, der etwaige Schadensersatzanforderungen auch ins Leere laufen lassen kann.	160.26	Die privatrechtlichen Beziehungen zwischen den Kaufvertragsparteien sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der Plangeber ist in seinem Ermessen frei und muss daher die Bauleitplanung auch nicht zurückstellen.
		<u>Gliederung der Baukörper und Abschirmung von Immissionen</u> Es wird davon ausgegangen, dass nur die absolut unvermeidlichen Emissionen an den Schienentrassen im Gebiet des Bebauungsplans abzuschirmen sind, da die DB gezwungen sein wird, Maßnahmen umzusetzen.	160.27	Die Deutsche Bahn kann zu Schallschutzmaßnahmen nicht durch den Plangeber gezwungen werden, hier steht lediglich die Möglichkeit einer vertraglichen Regelung offen, vgl. Zeile 160.24. Unabhängig davon liegen im Plangebiet keine offenen Schienentrassen, sondern nur ein S-Bahntunnel.
		Die veränderte Sachlage führt zu einem wesentlich einfacheren Abwägungsprozess, da die Konfliktsituation durch den Bebauungsplan vorgereifende Maßnahmen zum Teil entschärft werden kann. Die Ausgangslage, dass ausschließlich Büronutzungen und unter bestimmten Voraussetzungen auch Beherbergungsbetriebe zulässig sein können, wird zwar bleiben – es	160.28	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wird aber eine wesentliche Aufwertung des Standortes aufgrund durchzuführender aktiver Schallschutzmaßnahmen geben.		
		Im Schallschutzgutachten und in der Bebauungsplanbegründung wird zutreffend ausgeführt, dass die wesentlichen Emissionen von der Fernbahntrasse westlich des Baugebietes herrühren, aber auch Emissionen der Hochbahnen und der Straßen, wenn auch in geringerem Umfang zu betrachten sind. Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten ist den Unterlagen allerdings nicht zu entnehmen. Die Stellung der Baukörper ist möglichst derart zu wählen, dass 1. Der auf das Grundstück einwirkende Schall abgeschirmt wird. 2. Zusätzliche Reflektionen und Lärmeinträge in das Grundstück oder auf die Nachbarschaft vermieden werden 3. Schutzwürdige Nutzungen durch vorgesetzte Bauteile (z.B. Wintergärten, Laubengänge, Glasfassaden) abgeschirmt werden. 4. Lücken zwischen Bauteilen keine negativen Schalleinträge und zusätzliche Reflektionen auslösen.	160.29	Eine Summenbetrachtung der verschiedenen Verkehrslärmarten erfolgt vorliegend. Im Gutachten werden Schallimmissionen für Tag und Nacht für den Gesamtverkehrslärm der berücksichtigten Straßen und Schienenwege im Untersuchungsraum berechnet (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 84 f.). Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung jeweils tags und nachts werden an großen Teilen der Fassaden der Gebäude dabei überschritten, die schalltechnischen Orientierungswerte vor den südlichen, westlichen und nördlichen Fassaden (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 107 f). Der Gewerbelärm in Form von Veranstaltungslärm der STATION Berlin überschreitet nur in einem von vier Szenarien den relevanten Immissionsrichtwert und nur sehr geringfügig um 0,5 dB(A) und wird in den relevanten Fassadenbereichen aber vom vorherrschenden Verkehrslärm weitgehend überlagert (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 111 f). Grundsätzlich gilt entsprechend den einschlägigen lärmtechnischen Regelwerken die Sicht, dass die unterschiedlichen Lärmarten, insbesondere Gewerbelärm und von öffentlichen Straßen ausgehender Verkehrslärm, isoliert zu betrachten sind. Stellt sich aber im Planungsfall die Frage des Überschreitens der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, bei Lärmbelastungen von mehr als 70dB (A) tags und 60 dB(A) nachts, ist diese Sichtweise nicht mehr zulässig. In einem solchen Fall ist vielmehr auf den Summenpegel der für die verschiedenen Schallarten ermittelten Beurteilungspegel abzustellen (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				1075.04, juris, Rn. 390; Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen, Beschluss vom 26. April 2018 – 7 B 1459.17 NE, juris, Rn. 14) Eine Summenbetrachtung aller Lärmarten, also der verschiedenen einzelnen Lärmarten, ist hier aber entbehrlich. Bei einer Summenbetrachtung des Verkehrslärms mit dem Gewerbelärm würde der Gesamtlärmpegel nur minimal zunehmen. Vorliegend besteht eine Differenz von 15 dB(A) zwischen dem Verkehrslärmpegel und dem Gewerbelärm der STATION Berlin. Bei einer Summenbetrachtung des – zusätzlich zum Verkehrslärm zu berücksichtigenden Gewerbelärms ergäbe sich laut gutachterlicher Einschätzung eine Pegelerhöhung um weniger als 0,2 dB(A). Diese kann folglich vernachlässigt werden. Der Gesamtlärmpegel wäre aufgrund einer nur minimalen Erhöhung praktisch identisch mit dem berechneten Verkehrslärmpegel. Eine Summenbetrachtung des Verkehrslärms und des Gewerbelärms würde daher zu keinem anderen Ergebnis als im vorliegenden Lärmgutachten führen. Zudem können mit Blick auf den vorherrschenden Verkehrslärm durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Es wird hier kein lärmrobuster Städtebau verfolgt. Die Stellung der Baukörper ist das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs (siehe dazu Zeile 160.17).
		Wie bereits ausgeführt, ist der Planungsleitsatz des Trennungsgebots auch bei der konkreten baulichen Gestaltung maßgeblich.	160.30	Es wird auf die Ausführungen zum Trennungsgebot in Zeile 160.16 verwiesen.
		Es ist also an dieser Stelle dem Plangeber nicht freigestellt, beliebige Baukonfigurationen, die in irgendeinem Wettbewerbsverfahren ausgegeben wurden, zu wählen. Er ist verpflichtet, die Wahl des Baukörpers zu begründen und die planungs- und immissionsschutzrechtlichen Auswirkungen der Baukörperstellung im Detail darzustellen.	160.31	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens hat ein städtebaulich-architektonischer Wettbewerb stattgefunden. Dabei waren auch die Bahnthemen und somit Lärmthematiken zu berücksichtigen. Ein Bebauungsplan ist aber nicht schon deswegen abwägungsfehlerhaft, weil ihm ein Wettbewerbsergebnis zugrunde liegt (vgl. Zeile 160.17).

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die notwendigen Verfahrensschritte sind im Planungsverfahren unterblieben.		
		Es ist sogar festzustellen, dass weder Abschirmwirkungen noch Reflektionswirkungen der Gebäudekonfiguration im schalltechnischen Gutachten untersucht worden sind. Denn obwohl in der Legende von Planunterlagen angegeben worden ist, dass Schalleintrag in einer Höhe von 18m rechnerisch und zeichnerisch dargestellt werden soll, ist das konkrete zu bebauende Grundstück mit der aufstehenden Gebäudekonfiguration nur bezüglich des baulichen Schallschutzes im Detail erfasst worden. Es ist also weder erkennbar, welche zusätzlichen Reflektionen oder Abschirmungen durch die Gebäudestellung erreicht werden. Insgesamt ist festzuhalten, dass die Gebäudekonfiguration zu massiven Verschlechterungen für die geplanten Nutzungen und die Nachbarschaft führt. Das wäre bei einem umfassenden Abwägungsprozess, der keineswegs von einem festgelegten „Ergebnis“ eines Wettbewerbsverfahrens ausgehen darf, herausgekommen. Zunächst ist aber festzustellen, dass diese Abwägung gar nicht stattgefunden hat. Die Darstellung von Immissionswerten an den jeweiligen Gebäudefassaden – also die reine Betrachtung des passiven Schallschutzes – ersetzt diesen notwendigen Abwägungsprozess keinesfalls. Zwingend zu überprüfen wären auch schallabsorbierende Gebäudestrukturen und Fassaden, um angrenzende Nutzungen des Parks nicht zusätzlichen Immissionen auszusetzen. Der Abwägungsausfall wiegt umso schwerer, weil sich andere Planungsalternativen (vorausgesetzt, man	160.32	Der Vorwurf des Stellungnehmenden, dass der vorangegangene städtebauliche Wettbewerb dazu geführt habe, dass keinerlei Abwägung stattgefunden habe, ist zurückzuweisen, siehe Zeile 160.17. Lärmrobusten Städtebau hat der Plangeber hier nicht geplant. Ein Abwägungsausfall liegt hier nicht schon deshalb vor, weil keine schallabsorbierenden Gebäudestrukturen und Fassaden in den Bebauungsplan aufgenommen wurden. Es wird vorgeschlagen, dass ein durchgehender Baukörper hätte geplant werden sollen, der Schall absorbiert. Zwar ist es grundsätzlich richtig, dass ein solches Vorgehen als sogenannte lärmrobuste städtebauliche Struktur auch vom Berliner Lärmleitfaden anerkannt ist (Berliner Leitfaden – Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021, Seite 88). Ebenso wie bei anderen aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht jedoch keine Pflicht, eine solche zwingend passiven Lärmschutzmaßnahmen vorzuziehen, sofern im Rahmen der Abwägung gewichtige Gründe gegen die Umsetzung solcher lärmrobusten, städtebaulichen Strukturen sprechen. Ziel eines lärmrobusten Städtebaus ist die Schaffung von lärmabgewandten Seiten für den Bebauungsteil und die dort liegenden Wohnungen sowie von ruhigen Außenwohnbereichen. Eine Wohnnutzung – mit Ausnahme von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – sowie ruhige Außenwohnbereiche sind hier aber nicht geplant. Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Gleisdreieckpark, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		folgt dem Planungsziel, an dieser Stelle eine Bebauung zu realisieren) geradezu aufdrängen und die gewählte Baukonfiguration sich beinahe als problematischste Variante darstellt. Denkbar wäre ein in Nord-Süd Richtung durchlaufender Baukörper mit einer abschirmenden vorgesetzten Baustruktur oder untergeordneten Bauteilen wie z.B. einer Vorsatzkonstruktion (analog zu Passivhäusern statt Energievorgaben Schallschutzanforderungen beachtend). Auf jeden Fall wäre im Zuge der Abwägung die Resilienz vor und die Abschirmung von Schall durch die Bebauungsstruktur zu prüfen gewesen. Dieses ist leider aus der Bebauungsplanbegründung nicht zu erkennen. Die Berliner Verfahrensweise, Bauwettbewerbe durch den Senat durchzuführen und dann davon auszugehen, dass die Ergebnisse ohne weitere Abwägung in einen Bebauungsplan des Bezirks übernommen werden, ist allgemein bekannt. Das bedeutet allerdings nicht, dass der Plangeber davon befreit sein würde, die notwendigen Abwägungsprozesse durchzuführen und seine Entscheidungen nachvollziehbar zu begründen. Alternative Baukörperstellungen und ihre Auswirkungen auf gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse im Baugebiet hätten untersucht werden müssen.		Für die Beherbergungsnutzung als nachts schutzbedürftige Nutzung können – wie in Zeile 160.17 ausgeführt – durch passive Lärmschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Regelungen des lärmrobusten Städtebaus, wie zu Stellungen der Baukörper oder Festsetzungen zur schallabsorbierenden Ausführung der Fassaden, sind daher nicht erforderlich. Eine geschlossene und ausreichend hohe Bebauung entlang der Lärmquelle ist hier gerade nicht geplant. Im vorliegenden Fall wurde die Planung an dem Entwurf von Ortner & Ortner Baukunst auch deshalb orientiert, da dieser Entwurf eine offene Bauweise zugrunde legt, die zum einen das neue Quartier mit dem Park am Gleisdreieck verbindet und zum anderen auch für die Öffentlichkeit (Fußgänger und Radfahrer) durchlässig ist. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll sich einbinden und nicht gegen die Umgebung abschotten. Vielmehr sollen im Plangebiet halböffentliche Räume ausgebildet werden, die auch der Öffentlichkeit eine hohe Aufenthaltsqualität bieten (Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 31). Eine offene und dadurch integrative Bauweise wäre durch die Errichtung einer geschlossenen Bebauung nicht möglich gewesen. Auch wäre eine Abschirmung vom Park aus städtebaulichen Gründen nicht gewollt gewesen. Dieser Wille zu einer offenen und inklusiven Bauweise, der den Zugang zum Park gerade nicht verhindert, wird auch dadurch deutlich, dass sich die Projektträgerin im städtebaulichen Vertrag dazu verpflichtet, das Grundstück der ‚Urbanen Mitte‘ nicht einzufrieden, sondern den gestalterischen Zusammenhang mit dem Park im Rahmen eines Freianlagenkonzepts sicherzustellen.
		Angesichts des Planungsstandes wird an dieser Stelle der Hinweis gegeben, dass in anderen Städten in vergleichsweise belasteten Baugebieten mit transparenten gebäudehohen Schallschutzwänden (siehe die Bebauung am Münchner Ring) gearbeitet wird. Es	160.33	Es wird angeregt, eine transparente, gebäudehohe Schallschutzwand zwischen den Punkten 6f und 7a zu errichten. Hinweis: Der Punkt 7a existiert in der Planzeichnung nicht. Es ist daher nicht nachvollziehbar, wo die Schallschutzwand nach der Stellungnahme aufgestellt werden soll. Vermutlich ist gemeint, zwischen den Punkten 6f und 7e. Diese müsste laut

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		wäre auch hier problemlos möglich, zwischen den beiden Baukörpern – also exakt definiert zwischen den Punkten 6f und 7a – eine transparente, gebäudehohe Schallschutzwand zu errichten. Der Bebauungsplan muss natürlich derartiges zwingend vorsehen. Da der Plangeber selbst davon ausgeht, dass er die hohe Aufenthaltsqualität im Außenbereich des Baugebietes fördern will, müsste er auch ein Interesse an der Realisierung von unbelasteten Terrassen und Außenbereichen haben. Diese sind nur bei Realisierung einer Schallschutzwand sinnvoll.		gutachterlicher Einschätzung ab der Oberkante des zweigeschossigen Sockelgebäudes errichtet werden und hätte Abmessungen von ca. 48 m Länge und ca. 16 m Höhe. Ein solches Bauwerk wäre u. a. aufgrund der hohen Windlasten eine bautechnische Herausforderung und würde erhebliche zusätzliche Kosten verursachen. Wie in Zeile 160.32 ausgeführt, sind Wohnnutzungen – abgesehen von den ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – und schutzwürdige Außenwohnbereiche nicht geplant. Für die Beherbergungsnutzung als nachts schutzbedürftige Nutzung können – wie in Zeile 160.17 ausgeführt – durch passive Lärmschutzmaßnahmen – gesunde Wohnverhältnisse sichergestellt werden. Aus diesem Grunde wäre die Errichtung einer gebäudehohen Lärmschutzwand laut gutachterlicher Einschätzung als unverhältnismäßig zu betrachten.
		Ob es dann noch sinnvoll und wünschenswert sein würde, einen „belasteten“ und allseits ungeschützten Hochhausturm zu realisieren, ist dem Plangeber überlassen. Etwaige Normenkontrollverfahren wären aber bei ungeschützten Hochhaustürmen nicht auszuschließen.	160.34	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.
		<u>Passiver baulicher Schallschutz</u> Erst wenn die erforderlichen Schritte, die in den vorausgehenden Abschnitten behandelt worden sind, erfolgreich durchgeführt worden sind, kann der Grundstückseigentümer auf den passiven baulichen Schallschutz verwiesen werden. Allerdings ist hier der Stand der Technik einzuhalten und auch Vorsorgemaßstäbe, denn der Plangeber ist nicht gezwungen, Baugebiete in belasteten Stadtteilen zu entwickeln.	160.35	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Da aktiver Lärmschutz durch die Deutsche Bahn der Fachplanung unterliegt und nicht im Bebauungsplanverfahren geregelt werden kann und hier auch kein lärmrobuster Städtebau verfolgt wird, werden Maßnahmen des passiven Lärmschutzes empfohlen. Ein Nachweis zum Schallschutz gemäß DIN 4109 ist im Baugenehmigungsverfahren zu erbringen. Es wird auf die Ausführungen in Zeile 160.17 verwiesen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Leider wird weder der Stand der Technik noch werden Vorsorgemaßstäbe in den Abwägungsunterlagen ausreichend behandelt und zur Grundlage von textlichen oder zeichnerischen Festlegungen genommen. Die 24. BImSchV reflektiert keine Vorsorgemaßstäbe, sondern ausschließlich den Schutz vor erheblichen Belästigungen bei Verkehrslärm. Der Berliner Lärmleitfaden, der vorschlägt, sich maßgeblich auf die 24. BImSchV zu stützen, setzt sich mit vielerlei Fragen auseinander und stellt sicherlich ein ansprechendes Dokument zu Lärmfragen dar – allerdings hilft er bei der Definition von Vorsorgemaßstäben nicht unbedingt.	160.36	Die Textliche Festsetzung Nr. 8.2 wird infolge des Rundschreibens SenStadtWohn II C Nr. 3/2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Im Baugenehmigungsverfahren ist ein Schallschutznachweis gemäß DIN 4109 vorzulegen. Hierzu wird nach unten verwiesen. Gemäß Rundschreiben ist dennoch folgendes zu erfüllen: Bei der Aufstellung von Bebauungsplänen ist zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können. Die Ergebnisse sind in die Abwägung einzustellen. Mit welchen Anforderungen ungefähr zu rechnen ist, kann dem Schallgutachten (Kap. 8.2.2 Seite 110 ff) entnommen werden. Daraus wird im Schallgutachten und in der Begründung die Schlussfolgerung gezogen, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab vom 02. November 2022, Seite 113).
		Grundsätzlich handelt es sich um eine an genehmigte Schieneninfrastruktur heranrückende schutzwürdige Bebauung (mit Ausnahme einer möglichen Diskothekenutzung oder anderen lärmemittierenden Nutzungen in den ersten beiden Vollgeschossen, die dann ihrerseits detailliert als potentielle Lärmverursacher zu betrachten sein würden).	160.37	Es entspricht der üblichen Vorgehensweise im Rahmen der Bauleitplanung, dass der Plangeber sich für eine Gebietsart entscheidet und diese für das Plangebiet festsetzt. Vorliegend wird ein Kerngebiet im Sinne des § 7 BauNVO festgesetzt. Es weist den erforderlichen Gebietscharakter auf, gewerbliche Nutzungen sind dort zulässig. Vergnügungsstätten sind nur ausnahmsweise zulässig, Spielhallen und die Schaustellung von Personen sind ebenso wie Bordelle unzulässig.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die TA Lärm ist hier sicherlich ein heranzuziehender Maßstab, der zu beachten wäre (Wertepaar 60 dB tags und 45 dB nachts). Allerdings wäre es zu einfach, allein aufgrund einer gewählten Gebietskategorie – im konkreten Fall des Kerngebiets – von zulässigen Grenzwerten auszugehen. Die TA Lärm geht nämlich – wie auch alle Kommentatoren des Immissionsschutz- und Planungsrechts davon aus, dass Kerngebiete sich im Innern von Städten befinden und eine Fülle von zentrumsspezifischen Nutzungen bereits in ihnen anzutreffen sein würden. Im konkreten Fall handelt es sich aber überhaupt nicht um ein klassisches Kerngebiet mit zentrenspezifischen Nutzungen. Der Plangeber schließt – nach dokumentierter Planungsdebatte auch vollkommen zurecht – bestimmte kerngebietstypische Nutzungen wie großflächige Verbrauchermärkte geradezu aus. Das Plangebiet kann aufgrund seiner Insellage überhaupt nicht als selbstständiges, innerstädtisches Kerngebiet betrachtet werden. Selbst wenn man sich den noch zu realisierenden Teil der „Urbanen Mitte“ noch räumlich dazu denkt, kommt man nicht auf eine typische Kerngebietsstruktur. Allein der Plangeber möchte eine Nutzungsmischung unterschiedlicher gewerblicher Strukturen vorgeben und will anscheinend nicht das aufgrund der Nachbarschaft eher vorliegende Gewerbegebiet sich als Planungsmaßstab nehmen. Diese planerische Entscheidung ist grundsätzlich denkbar – bedeutet aber auf der anderen Seite, dass nicht eine planungsrechtlich kaum begründbare Gebietskategorie Maßstab für die Zulässigkeit nach TA Lärm werden kann. Vielmehr wird man sich – vorausgesetzt der Plangeber definiert zumindest für die ersten beiden Vollgeschosse Nutzungen und mögliche Nutzungen der darüberliegenden Geschosse (wie		Die Planungsentscheidungen liegen im (weiten) Ermessen der Behörde (vgl. Zeile 160.2). Auch ist nicht nachvollziehbar, inwiefern zwischen „klassischen Kerngebieten“ und heranrückender Bebauung differenziert werden soll. Immerhin steht es dem Plangeber frei, innerhalb seines weiten Aufstellungsermessens auch auf einer bis dato unbebauten Fläche ein Kerngebiet festzusetzen. Die TA Lärm trifft keine Differenzierung dazu, dass die dort aufgeführten Richtwerte nur dann Geltung beanspruchen, wenn ein Gebiet bereits besteht und nicht neu festgesetzt wird. Der Charakter eines Kerngebietes wird auch nicht deshalb schon ausgeschlossen, weil einzelne in einem Kerngebiet allgemein zulässige Nutzungen im Bebauungsplan ausgeschlossen werden. Auch dies entspricht der Planungsentscheidung des Bezirks. Zwar ist Einzelhandel im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur im ersten Vollgeschoss zulässig und wurde großflächiger Einzelhandel hier ausgeschlossen. Er soll sich im Umfeld des S- und U-Bahnhofs Gleisdreieck und damit im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord) konzentrieren. Insgesamt verpflichtet sich die Projektträgerin dazu, im Gebiet beider Bebauungspläne nicht mehr als 5.000 qm Verkaufsfläche insgesamt zu schaffen. Dies wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg als verträglich erachtet. Da im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ein Anteil von 20 % der geplanten Geschossfläche liegt, sollen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans 20 % der insgesamt zulässigen 5.000 qm Verkaufsfläche, also 1.000 qm Verkaufsfläche zulässig sein. Die zulässige Verkaufsfläche wird daher im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Städtebaulichen Vertrag auf 1.000 qm beschränkt und ist durch Baulast zu sichern.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Büro- und Dienstleistungsnutzung bzw. auch alternativ oder kumulativ Hotelnutzung) – für einen Schutzmaßstab entscheiden, der entsprechend den beabsichtigten Nutzungen auf einen Orientierungswert von 60 dB am Tag und 45 dB in der Nacht liegt.		Des Weiteren ist es inkorrekt davon auszugehen, dass schon deshalb kein Kerngebiet vorliegen könne, weil sich die 'Urbane Mitte' in einer Insellage befände. Denn Baugebiete nach der BauNVO werden gerade für einzelne Plangebiete festgesetzt. Diese Gebiete können vom Bezirk als Plangeber festgelegt werden, immerhin ist dies gerade eins der Planungsinstrumente, die ihm zur Verfügung stehen. Insofern ist er auch nicht an die Umgebungsbebauung gebunden, denn dann wäre der Bezirk in seiner Ermessensentscheidung sehr stark eingeschränkt.
		Die gewählten Werte, die allein für klassische Kerngebiete und nicht für heranrückende Bebauungen gedacht sind, sind als zu hoch zu bezeichnen, falls diese nicht auch für andere Lärmeinträge angesetzt werden.	160.38	Rechtlich nicht begründbar ist die Ansicht, dass die TA Lärm keinen geeigneten Richtwert für die Abwägung im Aufstellungsverfahren eines Bebauungsplanverfahrens darstellt. Für die Bauleitplanung stellt die TA Lärm vielmehr eine „Orientierungshilfe“ dar und ist für die Zumutbarkeit von Immissionsbelastungen von Bedeutung (a.a.O., S. 139; Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: August 2020, § 1 Rn. 225). Hierbei ist zu beachten, dass es sich bei der TA Lärm um Richt- und gerade nicht um Grenzwerte handelt. Dabei wird nicht zwischen klassischem Kerngebiet und heranrückender Bebauung unterschieden.
		Da der Bebauungsplan Vorsorgemaßstäbe für die beabsichtigten Nutzungen beinhalten muss, sind auch weitere Parameter in der Abwägung einzubeziehen. Da sich die 16. BImSchV und die 24. BImSchV nur an Dauerschallpegeln orientieren und insofern nicht mehr den Stand der Technik widerspiegeln können, sind für den baulichen Schallschutz bei intermittierenden Geräuschen wie Zugvorbeifahrten auch die Kriterien der DIN 4109 und weitere Regelwerke (VDI 4100 etc.) zu beachten.	160.39	In der schalltechnischen Untersuchung wurden die in der Bauleitplanung anzuwendenden schalltechnischen Orientierungswerte (SOW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 als Vorsorgemaßstäbe zugrunde gelegt. Zum Vergleich mit den SOW werden – wie auch bei solchen Vorhaben, die in den Geltungsbereich der 16. BImSchV fallen – Beurteilungspegel gemäß dem geltenden Regelwerk (z. B. RLS-90 oder RLS-19) ermittelt. Es steht nicht im Widerspruch zum Stand der Technik, auf die auf Mittelungspegeln beruhenden Beurteilungspegel abzustellen. Die DIN 4109-1 in Verbindung mit der DIN 4109-2 (derzeit bauaufsichtlich im Land Berlin eingeführte Fassungen von Ja-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				nuar 2018) kommen im Rahmen der Bestimmung der Anforderungen zum baulichen Schallschutz gegen Außenlärm zum Tragen. Diese erfolgt – wie in Zeile 160.17 bereits ausgeführt wurde – erst im Baugenehmigungsverfahren. Auch die DIN 4109-2 geht grundsätzlich von Beurteilungspegeln aus. Gemäß DIN 4109-4:2016-07, C.2 <i>"kann in besonderen Fällen die Berücksichtigung der Pegelspitzen zur Kennzeichnung einer erhöhten Störwirkung wichtig sein."</i> Die entsprechende Bedingung ist in der DIN 4109-4:2016-07, C.2 erläutert. Eine Prüfung, ob der Mittelungspegel oder der mittlere Maximalpegel für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels bestimmend ist, kann nur messtechnisch festgestellt werden. Dies ist vorliegend wegen der geplanten Schienenwege der S 21 laut gutachterlicher Einschätzung nicht möglich.
		Ausweislich der europäischen Normen sind für alle Bauteile im Prüfstand C tr Werte anzugeben. Die besondere Störwirkung von tieffrequentem Schall des Verkehrslärms (tr steht für traffic) ist also europäisch anerkannt und auch quantitativ angebbbar. Es ist also gerade an Schienenstrecken eine bauliche Ausführung von Bauwerken sicherzustellen, deren Bauteile hohe Dämmwerte gerade im niederfrequenten Bereich aufweisen. Dieses ist in die textlichen Festsetzungen aufzunehmen.	160.40	Die Festlegung der Bauteileigenschaften zur Erfüllung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz erfolgt im Rahmen der Schallschutznachweise im Baugenehmigungsverfahren nach dem geltenden Regelwerk. Wie in Zeile 160.36 bereits ausgeführt wurde, wird die Festsetzung 8.2 gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist.
		Unabhängig hiervon hat sich die maßgebliche Norm der DIN 4109 weiterentwickelt. Sie ist bereits in den Teilen 1 und 2 mit Stand DIN 4109:2018 als technische Bauvorschrift 2020 in Berlin eingeführt worden. Allerdings geht aus der Überschrift der DIN 4109-1:2018 hervor, dass es sich hier nur um Mindestanforderungen an den baulichen Schallschutz handelt. Da der Bebauungsplan aber Vorsorgemaßstäben ver-	160.41	Es wird auf den vorangegangenen Abschnitt (Zeile 160.40) verwiesen. Zum Umfang des baulichen Schallschutzes gegen Außenlärm wird in DIN 4109-5:2020-08 ausgeführt: <i>"Im Gebäudeinneren wahrnehmbare Geräusche können störend wirken. Sie können die Aufenthaltsqualität, die Kommunikation und Konzentration sowie den Schlaf stören und beläs-</i>

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		pflichtet ist, sind die Werte der DIN 4109 um mindestens 3 dB hinsichtlich des maßgeblichen Außenlärmpegels anzupassen, um auf der sicheren Seite zu liegen. Diese Herangehensweise wird bei dem zugegebenermaßen noch mit älterem Datum erstellten Schallschutzgutachten vermisst. Es werden dort die Anforderungswerte bezüglich der TA Lärm zutreffend formuliert aber leider nicht allgemein angesetzt – stattdessen orientiert man sich an einem Lärmleitfaden, der selbst nicht dem Stand der Technik entspricht. Wie bereits erläutert, ist das Wertepaar 60 dB bzw. 45dB Dauerschallpegel tags/nachts nach TA Lärm aufgrund der Nutzungsstruktur im Gebiet zu beachten.		<i>tigend wirken. Die empfundene Störung durch ein Schallereignis ist dabei wesentlich vom Grundgeräuschpegel und der Geräuschstruktur der Umgebung abhängig.</i> <i>Durch eine Erhöhung der Schalldämmung der Außenbauteile über die Anforderungen nach DIN 4109-1 hinaus wird das Grundgeräusch im Inneren eines Raumes oder eines Gebäudes potenziell weiter gesenkt.</i> <i>Somit kann die Wahrnehmung von Geräuschen aus fremden Wohn- und Arbeitsbereichen begünstigt werden. Geräusche der gebäudetechnischen Anlagen (z. B. Installationsgeräusche) und sonstige Geräusche aus fremden Räumen (z. B. Nachbarwohnungen) können deutlicher wahrgenommen und daher belästigender empfunden werden, als dies ohne höhere Schalldämmung der Außenbauteile der Fall wäre.</i> <i>Deshalb werden hier keine zusätzlichen Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile festgelegt, die über die Mindestanforderungen nach DIN 4109-1 hinausgehen."</i> Aus den genannten Gründen wird fachgutachterlich davon abgeraten, bei den baulichen Schallschutzmaßnahmen gegen Außenlärm über die Mindestanforderungen gemäß DIN 4109-1 hinauszugehen. Hier erfolgt eine nicht nachvollziehbare Vermischung der Beurteilung des Gewerbelärms und des Verkehrslärms. Zur Beurteilung des Gewerbelärms wurden in der schalltechnischen Untersuchung die für Kerngebiete zutreffenden Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts angewendet.
		Da die Züge intermittierende Geräusche mit erheblichen Maximalpegeln aufweisen und auch die Werte der TA Lärm für die lauteste Nachtstunde mühelos überschritten werden, müssen Schutzansprüche auch diese besondere Immissionslage berücksichtigen. Es ist entweder nach der DIN 4109-2:2018 der maßgeb-	160.42	Hierzu wird auf die Ausführungen in Zeile 160.39 gemäß DIN 4109-4: 2016-07, C.2 verwiesen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		liche Außenlärmpegel unter Berücksichtigung der Maximalpegel oder mit einem anderen geeigneten Verfahren der Schutz vor Maximalpegeln sicherzustellen. Hilfreich ist in diesem Zusammenhang der Entwurf der DIN 4109-1:2020, in dem anhand von Berechnungsbeispielen gerade an Schienenwegen aufgezeigt wird, wie man definierte Schutzmaßstäbe in der Praxis bei unterschiedlichen Immissionslagen anwendet. Auch die VDI 2719 sieht Werte für Maximalpegel vor.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
		Da Berlin die DIN 4109:2018 mit ihren Teilen 1 und 2 als technische Verwaltungsvorschrift eingeführt hat, dürfen textliche Festsetzungen diesen nicht entgegenstehen. Beherbergungsbetriebe haben einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags und sind somit Wohnräumen gleichgestellt. Im Bebauungsplan wird noch von 35 dB als Schutzmaßstab für den Tag und von 30 dB als Schutzmaßstab für die Nacht ausgegangen. Das widerspricht selbst den Mindestanforderungen, die in der DIN 4109:2018 definiert sind. Außerdem ist bei Tag- und Nachtnutzung immer der Schutzmaßstab anzusetzen, der den höheren Schutz mit sich bringt. Der zulässige Nachtwert liegt gemäß DIN 4109:2018 unter 30 dB. Es empfiehlt sich deshalb eine klare Trennung von Planungsszenarien: wenn sich der Grundstückseigentümer bzw. dieser in Abstimmung mit dem Plangeber nur auf eine Dienstleistungsnutzung konzentrieren will, reicht der Schutzmaßstab der Tagnutzung; will er auch Beherbergungsbetriebe nicht ausschließen, muss der bauliche Schallschutz den Nachtschutzstandard umfassen.	160.43	Wie in Zeile 160.36 bereits ausgeführt wurde, wird die Festsetzung 8.2 gestrichen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Die DIN 4109 gilt seit August 2020 als technische Baubestimmung im Sinne des § 86a BauO Bln, die im Baugenehmigungsverfahren zu beachten ist. Bei Vorliegen der konkreten Planung können die unterschiedlichen Schutzmaßstäbe entsprechend dem Regelwerk berücksichtigt werden. Worauf sich die Aussage stützt, dass Beherbergungsbetriebe einen Schutzanspruch im Rauminnern von 30 dB tags haben, wird nicht belegt und kann nicht nachvollzogen werden. Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten sind zudem nicht vollumfänglich den Wohnräumen gleichgestellt, weil es sich bei der Nutzung nicht um Wohnen handelt. Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich auch in der Rechtsprechung verfestigt. Damit werden im Innenbereich tagsüber eine störungsfreie Kommunikation und nachts ein weitgehend störungsfreies Schlafen ermöglicht. Die VDI 2719 führt in Tabelle 6 Anhaltswerte für Innenschallpegel auf, die nicht überschritten werden sollten. Danach sollen "in allen übrigen Gebieten" (also außer in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten demnach auch in Kerngebieten) in Schlafräumen nachts Mittelungspegel von 30 bis 35 dB(A) und in Wohnräumen tagsüber von 35 bis 40 dB(A) nicht überschritten werden.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Zu den konkreten "Planungsszenarien" muss der Bebauungsplan noch keine Aussage treffen. Es ist selbstverständlich, dass sich der Schutzmaßstab an den Nutzungen zu orientieren hat. Die Anforderungen an den baulichen Schallschutz werden im Baugenehmigungsverfahren anhand der geplanten Nutzungen festgelegt.
		Der Bebauungsplanentwurf trifft Festlegungen zum baulichen Schallschutz und zur Orientierung von Betriebswohnungen – dieses Vorgehen ist grundsätzlich richtig. Wenn die richtigen Schutzstandards zugrunde gelegt werden würden und auch die in den vorherigen Abschnitten angeführten Punkte beachtet werden, könnte der Bebauungsplan Rechtssicherheit entwickeln. Im Moment ist allerdings darauf hinzuweisen, dass er dieses Stadium noch nicht erreicht hat.	160.44	Wie bereits ausgeführt wurde, werden die "richtigen Schutzstandards" auf der Ebene des Baugenehmigungsverfahrens angewendet. Im Schallgutachten zum Bebauungsplan wurde jedoch bereits der Nachweis geführt, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz grundsätzlich erfüllt werden können und somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden können (vgl. Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 113).
		<u>Erschütterungen und Schutz vor Sekundärschall</u> In der Begründung (basierend auf dem Fachgutachten zum Sekundärschall wird zusammenfassend ausgeführt: <i>„Hinsichtlich der Sekundärluftschallimmissionen aus dem Fern- und Regionalbahnverkehr wurden Überschreitungen der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- bzw. Nachtzeit für Entfernungen bis zu 44 m bzw. 47 m zur Bahntrasse prognostiziert. Die westliche Fassade der geplanten Bebauung in den Kerngebieten MK 6 und MK 7 liegt zwar mindestens 38 m von der Fernbahntrasse entfernt. Es können aber auch hier Sekundärluftschallimmissionen auftreten. Auch aus den Registrierungen von S-Bahn-Überfahrten bis zu einem Abstand von 12 m zum Tunnelbauwerk wur-</i>	160.45	Die Ausführungen sind korrekt zitiert und werden zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>den Sekundärluftschallpegel prognostiziert, die oberhalb der empfohlenen Grenzwerte für die Tag- und Nachtzeit liegen.“</i>		
		Die Quellen möglicher Belastungen stammen von einer direkt im Plangebiet sich befindenden Tag und Nacht frequentierten Nord-Süd S-Bahntrasse in Tunnelage; von der beschriebenen Fernbahntrasse und von einer geplanten S-Bahntrasse, deren Lage anscheinend noch überhaupt nicht feststeht. Denn das nördliche Baugebiet Urbane Mitte ist mit der Begründung zurückgestellt worden, dass genaue Angaben zur Lage der S-Bahntrasse zur Zeit nicht von der DB bzw. dem EBA mitgeteilt werden können. Der Plangeber sieht angesichts dieser Belastungssituation einen Abstand von ca. 1m zu den Spundwänden des vorhandenen S-Bahntunnels (ca. 4 m bis zur innenliegenden (?) Tunnelwand) vor. Die planerische Konfliktbewältigung bezüglich des Sekundärschalls lautet: <i>„Textliche Festsetzung 8.3:</i> <i>Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes müssen bauliche Anlagen entlang des S-Bahntunnels schwingungstechnisch abgekoppelt von den bestehenden gewidmeten Anlagen der S-Bahn errichtet werden. Es können auch Maßnahmen gleicher Wirkung getroffen werden.</i> <i>Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB</i> Diese Form der Konfliktbewältigung ist in keinsten Form ausreichend. Das geht bereits aus dem Erschütterungsgutachten selbst hervor:	160.46	Die zitierte Stelle auf Seite 5 des Gutachtens „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr“ vom 02.12.2016 lautet richtig: „Da die Messpunkte an der Oberfläche des Geländes installiert wurden, gilt diese Aussage [...].“ Da im städtebaulichen Konzept zur ‚Urbanen Mitte‘ zwei Untergeschosse vorgesehen sind, wurden 2018 ergänzende messtechnische Untersuchungen der Schwingungsemissionen in der geplanten Gründungstiefe vorgenommen. Die Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen wurden in das aktualisierte Erschütterungsgutachten auf Seite 120 ff. sowie Seite 31 nachträglich aufgenommen. Die Schwingungsstärken liegen unter den Anhaltswerten und die Anforderungen der DIN 4150-2 für „Wohnungen und vergleichbar genutzte Räume“ in Kerngebieten sind erfüllt. Grundsätzlich haben die ergänzenden Messungen die Schlussfolgerungen der ersten Untersuchungen bestätigt und abgesichert. Die zuvor vorhandenen Unsicherheiten bezüglich der Schwingungsemissionen in Gründungstiefe wurden abgeklärt. Das Erschütterungsgutachten wurde dementsprechend ergänzt und auch die Begründung wird hierzu angepasst. Auf die U-Bahnlinien wird im aktualisierten Gutachten nicht mehr eingegangen, da die Untersuchungen ergeben haben, dass die Erschütterungseinwirkungen aus diesen Bahnanlagen aufgrund der Entfernung zum MK 6 und MK 7 vernachlässigbar sind (vgl. Seite 10 und 19, „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.202). Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV:

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		„Da die Schwingungsmessungen an der Oberfläche des Geländes prognostiziert wurden, gilt diese Aussage vor allem für geplante Gebäude mit bis zu einem Untergeschoss. Falls dort Gebäude mit zwei oder mehr Untergeschossen errichtet werden, sind aufgrund der geringeren Entfernung zwischen der Gebäudegründung und der Tunnelsohle höhere Immissionen in diesen Gebäuden zu erwarten.“		Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 08.11.2021 vorliegt. Für den Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) wurde ebenfalls ein entsprechendes Gutachten erstellt. Mit Blick auf den einzuhaltenden Abstand hat die Deutsche Bahn am 21.02.2018 darauf hingewiesen, dass von der Eisenbahnanlage ein horizontaler Abstand von 1 m einzuhalten ist. Dazu gehöre auch der im Baugrund verbliebene Verbau. Zur Bestimmung der Lage des Tunnels wurden insgesamt vier Schürfen durchgeführt und die Lage des Tunnels aufgemessen. Dabei wurde festgestellt, dass die Tunnel-Außenkante ca. 1 m weiter nach Südosten versetzt ist als in der Plangrundlage angenommen; zudem ist dem Tunnel ein ca. 0,3 m breiter Stahlträger vorgelagert. Daraus folgt, dass die geplante Bebauung inklusive ihrer Baubehelfe einen Abstand von mindestens 1 m von den Außenkanten der Stahlträger einzuhalten hat. Im aktuellen Gründungskonzept ist zur Baugrubensicherung eine Schlitzwand mit einer Breite von 1 m und einer Fuge von 0,2 m vorgesehen. Die Baugrenze im Bebauungsplan für die Untergeschosse berücksichtigt daher einen Abstand von mindestens 2,30 m von der Außenkante des S-Bahntunnels inklusive Verbau. Die Schlitzwand muss als Baubehelf nicht innerhalb der Baugrenzen errichtet werden. Da die Lage von Baubehelfen kein Gegenstand des Bebauungsplans ist, kann der Mindestabstand der Schlitzwand von 1,0 zum S-Bahntunnel nicht im Bebauungsplan geregelt werden. Die Machbarkeit kann aber nachgewiesen werden. Der Nachweis hat abschließend spätestens im Baugenehmigungsverfahren zu erfolgen. Auch in den Obergeschossen wird der Abstand eingehalten (vgl. hierzu auch die Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, S. 143 ff).
		Es ist naturwissenschaftlich nicht erklärbar, warum die von der vorhandenen Bahnstrecke der S Bahn ausgehenden Erschütterungen keinen Eingang in die Fundamente eines 39m hohen Hochhauses finden sollen,	160.47	Tatsächlich werden in einer solchen Situation die Schwingungsemissionen aus dem Bahnverkehr über die Gründung ins Gebäude übertragen. Dieser Sachverhalt stellt den Kern

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		das ca. 1m von den Spundwänden des Tunnels, die kraftschlüssig mit der Tunnelsohle verbunden sind, entfernt ist.		der Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen dar und liegt dem Gutachten entsprechend der Aufgabenstellung unter 2.3. sowie unter Punkt 5 „Schwingungsmessung“ zugrunde.
		Obwohl die Tragfähigkeit des Tunnels in einem Gutachten gesondert untersucht und aufgenommen worden ist, finden sich keine Schnittzeichnungen (60 Grad Spreizungswinkel der Fundamente ist bautechnischer Standard) in welcher Tiefe sich die Fundamente des Hochhauses befinden und wie eine „Abkoppelung“ vom Körperschall erreicht werden kann.	160.48	Im Erschütterungsgutachten wird auf den Seiten 6 und 37 beschrieben, dass eine Schwingungsentkopplung mittels elastischer Elemente die Erschütterungseinträge im Bereich der Empfänger, d.h. der Gebäude, vermindern kann. Eine oft umgesetzte Variante stellt hierbei die flächige Lagerung unterhalb der Fundamente auf Elastomermatten dar. Die Elastomermatten werden auf einer verstärkten Sauberkeitsschicht oder einer Impedanzplatte entsprechend den lokal vorhandenen statischen Bodenpressungen verlegt. Im Fall einer Tiefgründung erfolgt die Lagerung i.d.R. zwischen den Tiefgründungselementen und der Bodenplatte (z.B. über Pfahlköpfen). Bei der Realisierung der elastischen Lagerung im Fundamentbereich ist darüber hinaus eine seitliche Entkopplung der Kellerwände vom angrenzenden Erdreich bzw. vom Baugrubenverbau erforderlich. Alternativ kommen auch diskrete Einzellager, wie Stahlfederelemente oder Elastomerstreifen, innerhalb der Gebäude infrage. Die detaillierte Dimensionierung von schwingungsmindernden Maßnahmen erfolgt in Abhängigkeit der konkreten Gründungs- und Tragwerksplanung sowie der Nutzung der jeweiligen Gebäude und ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens.
		Wenn bereits das Gutachten davor warnt, dass die Grenzwerte bei tieferliegenden Bauteilen wie Untergeschossen überschritten werden, stellt sich die Frage, ob die Gutachter den Erschütterungen Anweisungen gegeben haben, Fundamente und Grundmauern zu umgehen. Dann wäre die gutachterliche Aussage theoretisch nachvollziehbar.	160.49	Die durch den Bahnverkehr verursachten Baugrundschrwingungen wurden gemäß DIN 45672-1 und RIL 820.2050 der Deutschen Bahn AG in verschiedenen Abständen zu den Bahnanlagen gemessen. Auf diese Weise ist eine rechnerische, naturgemäß mit Unsicherheiten behaftete Ermittlung der Schwingungsübertragung- und -ausbreitung im Baugrund nicht erforderlich. Die Baugrundschrwingungen wurden somit direkt an den geplanten Standorten der Gebäude erfasst und

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Es ist allgemein bekannt, dass die Übertragung von Erschütterungen sehr stark von den jeweiligen Baugrundverhältnissen abhängig ist. Im Gutachten wird ja auch ausgeführt, dass Erschütterungen der Fernbahntrasse (in ca. 44m Entfernung!!) übertragen werden können. Es fehlen aber jedwede Baugrundgutachten.		dienen als Eingangsdaten zur Prognose der innerhalb der Gebäude zu erwartenden Immissionen. Das Prognoseverfahren beinhaltet typische Übertragungsfunktionen für den Übergang der Schwingungen auf Gründung und folgend die Tragwerksdecken von Gebäuden in Stahlbetonweise und deckt mögliche Resonanzeffekte, d.h. den worst-case, ab. Diese Übertragungsfunktionen wurden anhand einer Vielzahl von messtechnischen Untersuchungen d.h. empirisch, für verschiedenen Gebäudetypen und unterschiedliche Baugrundverhältnisse ermittelt. Darüber hinaus wurden durch das Gutachterbüro Baugrunduntersuchungen ausgeführt und entsprechende geotechnische Berichte erstellt, sodass Kenntnisse über die Baugrundverhältnisse vorliegen. Diese Informationen werden bei der detaillierten Planung und Dimensionierung schwingungsmindernder Maßnahmen in weitergehende Schwingungsuntersuchungen einbezogen. Die konkrete Planung und Dimensionierung der Schwingungsminderungsmaßnahme, dazu gehören u.a. die Dämmwirkung, sind, wie in Zeile 160.48 ausgeführt, nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.
		Zusätzlich fehlen Aussagen, wie man eine Entkopplung von Körperschall angesichts hohen Fundamentdrucks (Hochhausbebauung) auf den Baugrund vermeiden kann. Selbst in Abständen von ca. 10-25 m werden Bauvorhaben an vorhandenen Trassen (nicht als Hochhaus, sondern in üblicher Berliner Bauweise mit 5 Geschossen) mit federnd gelagerter Fundamenten bzw. Sohlplatten hergestellt. Selbst derartige Bauvorhaben halten aber Mindestabstände ein. Sollte der Plangeber hier über andere Erkenntnisse verfügen, steht es ihm frei, diese öffentlich zu kommunizieren. Da der Bebauungsplan an dieser Stelle aber eine Baugrenze vorsieht und eine Bebauungsnotwendigkeit	160.50	Die zu erwartenden Lasten bei der Hochhausbebauung stehen laut gutachterlicher Einschätzung grundsätzlich nicht der Umsetzung einer elastischen Gebäudelagerung entgegen. Die Parameter des elastischen Materials (Steifigkeit und Dämpfung) und ggfs. die Auflagerflächen werden auf die Lasten abgestimmt. Derartige Maßnahmen wurden bei zahlreichen ähnlichen Projekten erfolgreich umgesetzt. Dies gilt auch für Bauvorhaben, die unmittelbar an Bahnanlagen angrenzen oder Tunnelbauwerke überbrücken. Die Gutachtenden sehen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für das geplante Bauvorhaben keine außergewöhnliche Randbedingung, die die Wirksamkeit einer solchen Maßnahme infrage stellt, unter der Voraussetzung, dass die Dimensionierung, Planung und Ausführung fachgerecht erfolgen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		vorgibt, muss der technische Konflikt viel weitergehen-der als durch eine im weitesten Sinne unverbindliche textliche Festlegung bewältigt werden. Es wird hier dringend um ergebnisoffene Nachbesserung gebeten.		Der von der Bahn geforderte Mindestabstand wird gewahrt, wie in Zeile 160.46 ausgeführt. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden Baugrenzen und keine Baulinien festgesetzt. Ist eine Baugrenze festgesetzt, so dürfen Gebäude und Gebäudeteile diese nicht überschreiten. Ein Zurücktreten ist zulässig und schafft ggf. erforderlichen Spielraum bei der Realisierung.
		<u>Potentielle Gefährdung des Betriebs der S-Bahn</u> Wie bereits im vorherigen Abschnitt ausgeführt, ist die Lage von Fundamenten eines Hochhauses mit 39m Höhe in ca. 1m Abstand von den Spundwänden des Tunnels einer der wichtigsten S- Bahnstrecken Berlins äußerst ungewöhnlich. Es gibt zwar Überbauungen von Verkehrsinfrastrukturen in Berlin. Diese sind aber durchweg im direkten Einvernehmen mit den Verkehrsträgern und mit teilweiser Sanierung vorhandener Tunnelbauwerke durchgeführt worden. Es ist ein grundlegender Unterschied, ob eine Bebauung mitsamt der Fundamentierung eines Verkehrsweges gemeinsam gebaut wird oder auch Überbrückungen und beidseitige Belastungen eines Verkehrsweges projektiert werden oder ob einseitige Belastungen – wie im Baugebiet Urbane Mitte festzustellen sind. Ein einseitiges Heranrücken von Baukörpern dieser Größenordnung ist in Berlin nach Auffassung d.V. nicht bekannt. Eine Ausnahme stellt möglicherweise die Bebauung an der Friedrichwerderschen Kirche dar, die verheerende Auswirkungen auf die unter Denkmalschutz stehende Kirche hatte. Ohne dezidierte Baugrunduntersuchungen ist das Problem der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls überhaupt nicht zu lösen. Noch viel bedeutsamer sind aber die statischen Fragen, die durch	160.51	Anders als in der Stellungnahme ausgeführt, ist die Errichtung von Baugruben und Bauwerken im unmittelbaren Nahbereich zu oberirdischen und unterirdischen Bestandsbauten innerstädtisch keine Ausnahme und wurde in den letzten Jahrzehnten in Berlin vielfach erfolgreich realisiert. Zur Überprüfung der Machbarkeit wurde für das Bauvorhaben ‚Urbane Mitte‘ ein Baugruben- und Gründungskonzept (Stand 12.06.2019) erstellt. Es besteht aus mehreren Teilen. Ein Teil untersucht die Machbarkeit in den Baufeldern 6 und 7, d.h. bezieht sich auf den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Das in der Stellungnahme benannte Problem der einseitigen Lasten wurde bereits geprüft und es liegt ein Lösungsvorschlag eines Ingenieurbüros vor. Zur Gründung im Bereich des S-Bahn - Tunnels wird im Baugruben- und Gründungskonzept ausgeführt: „Im Bereich des S-Bahn - Tunnels der Deutschen Bahn innerhalb des Baufeldes 6 wird im ungünstigsten Fall nur die dem Tunnel gegenüberliegende Baugrubenseite durch Erddruck und Nutzlasten belastet. Um eine punktuelle Einleitung größerer Aussteifungslasten auf die Außenwände des Tunnels zu vermeiden, ist auf der gegenüberliegenden Seite eine zusätzliche Rückverankerung in Höhe der Aussteifung zur Aufnahme der überschüssigen Lasten vorgesehen.“ Diese Untersuchungen und Vorgehensweise entsprechen dem üblichen Verfahren bei einer Bebauung in der Nähe von

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ein Fundament eines Hochhauses, das einseitig Lasten in den Bereich des durch den Tunnel belasteten Bodens abgibt, provoziert werden. In den Unterlagen des Bebauungsplanes findet man zu diesen Fragen keine Aussagen. Ob diese Herangehensweise als fahrlässig zu bezeichnen ist, sollen andere Beteiligte untersuchen. Es fehlt auch eine Risikobetrachtung – die immer dann erforderlich wird, wenn Folgen anzunehmen sind, aber nicht eindeutig abgeschätzt werden können. Das Risiko der Beeinträchtigung und anschließenden Sperrung einer zentralen S-Bahnstrecke ist hinsichtlich der Auswirkungen als derart hoch einzuschätzen, dass jeder bautechnische Sachverstand einzuschalten ist, um jegliches Risiko im Vorfeld auszuschließen. Das kann bedeuten, dass die gesamte bauliche Konzeption überdacht werden muss. Auf jeden Fall wird durch den Bebauungsplan auch in diesem Punkt keine Rechtssicherheit geschaffen. Ein weiterer Konfliktpunkt wartet auf Bearbeitung. Es wird dringend gebeten, hier nachzubessern, denn es kann weder im Interesse des Plangebers noch dem des Landes Berlin liegen, Eingriffe in funktionierende Infrastruktur sehenden Auges in Kauf zu nehmen oder sogar noch durch planerische Festsetzungen zu befördern.		Verkehrsinfrastrukturen. Die detaillierte Planung der Baugrubenumschließung und Bauwerke inkl. der erforderlichen statischen Berechnungen sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern des nachgelagerten Genehmigungsverfahrens. Aus diesem Grund ist das Baugruben- und Gründungskonzept auch kein Fachgutachten im Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans. In der Nachbarschaftsvereinbarung mit der Deutschen Bahn wurden außerdem bereits umfangreiche Regelungen zum Schutz der Bahninfrastruktur getroffen.
		<u>Schallschutz</u> Die Abwägung schallschutzbezogener Aspekte nimmt im Wesentlichen auf den Berliner Leitfaden Lärmschutz in der Bauleitplanung, 2017 Bezug und auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts von 1995.	160.52	Die aus der Entscheidung zitierten Werte beziehen sich auf die diskutierte gesundheitliche Zumutbarkeitsschwelle von 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts, allerdings in allgemeinen Wohngebieten. Ein solches wird hier nicht festgesetzt. Für Kerngebiete werden in der Entscheidung die Werte von 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts diskutiert. Auch diese sind hier aber nicht weiter relevant, da die gesundheitsrechtliche

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Auch wenn der Lärmleitfaden wichtige allgemeine Informationen und Handlungshinweise gibt, ist er doch im konkreten Fall als überholt anzusehen. Das Bundesverwaltungsgericht hat in jüngster Rechtsprechung (BVerwG v. 25. April 2018, Az. 9 A 16.16) darauf hingewiesen, dass gesundheitliche Auswirkungen bereits ab Dauerschallpegeln von über 67 dB (tags) und 57 dB (nachts) auftreten können. In ständiger Rechtsprechung sieht das Bundesverwaltungsgericht eine Pegelüberschreitung von Maximalpegeln im Rauminnen von 55 dB(A) für kritisch an, weil derartige Pegel nicht nur zum Aufwachen, sondern auch zu Aufwachreaktionen wie auch Kommunikations- und Konzentrationsstörungen führen können. Da sich der Lärmleitfaden nur auf die ältere (veraltete) Rechtsprechung bezieht und nur rudimentär auf die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung Bezug nimmt, kann der Abwägungsprozess nicht hierauf allein bezogen werden. Denn ein Bebauungsplan, der schutzwürdige Nutzungen (wie z.B. Betriebswohnungen und Beherbergungsbetriebe) an hochemittierende Verkehrsstrassen heranzuführt, muss Vorsorgemaßstäben genügen.		Zumutbarkeitsschwelle ohnehin überschritten wird, vgl. Zeile 160.18. Zu der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 25. April 2018 wird auf die Ausführungen in Zeile 160.18 verwiesen. Die als ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts deklarierten Ausführungen beziehen sich wohl auf die Entscheidungen zur Planfeststellung für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld (Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage 2006,1 (25), Rn. 297). Dabei geht es aber um Fluglärm, der hier nicht relevant ist. Das Gericht führt ausdrücklich aus, dass das Bundes-Immissionsschutzgesetz auf Flugplätze nicht anwendbar ist (vgl. Rn. 251). Zudem scheiden auch die für andere Lärmquellen erlassenen Regelwerke als Orientierungshilfe von vornherein aus, weil sich die bereichsspezifischen Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung, der Sportanlagenlärmschutzverordnung und der TA Lärm nicht auf den Fluglärm übertragen lassen (Rn. 254). Damit sind die Ausführungen des Gerichts zum Fluglärm und den dort geltenden Lärmanforderungen mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbar und auch nicht übertragbar.
		Das ist im konkreten Fall nicht nachgewiesen. Der Verweis allein beim passiven Schallschutz auf die 24. BImSchV, die bereits vor Jahrzehnten als die Schutznorm mit den schlechtesten Maßstäben vom Bayerischen Landesamt für Umweltschutz im Vergleich zur DIN 4109:1989 und zur VDI 4100 wie auch zur VDI 2719 vergleichend bewertet worden ist, kann keine Ruhe im Innenraum absichern. Außerdem sieht die 24. BImSchV keinerlei Maximalpegelbetrachtung vor, so dass wichtige gesundheitli-	160.53	Seit dem 1. August 2020 sind die Normenteile DIN 4109-1:2028-01 und DIN 4109-2:2018-01 im Land Berlin als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführt. In einem Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020 vom 17. September 2020 schreibt die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW), dass die DIN 4109 als technische Baubestimmung eingeführt wurde. Daher könne auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile gemäß Muster TF 5.3 (Rundschreiben Nr. 3 / 2017) verzichtet werden. Der Schallschutznachweis sei im bauaufsichtlichen Verfahren auf Grundlage der im

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		che Aspekte wie der Schutz vor Kommunikationsstörungen und Konzentrationsstörungen wie auch vor dem Aufwachen überhaupt nicht behandelt wird: Der Schutz vor Maximalpegeln wird sowohl von der VDI 2719 aus dem Jahr 1987 wie auch von der DIN 4109 thematisiert.		Land Berlin jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu führen. Im Bebauungsplan bestehe daher kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen. Laut dem Rundschreiben erreichen diese DIN ein im Vergleich zu der an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV angelehnten Muster-TF überwiegend etwas höheres Schutzniveau.
		Darüber hinaus ist die DIN 4109:1989 seit nunmehr 20 Jahren in der fachlichen Diskussion und aktuell geändert worden, wie auch der Schallschutzgutachter festgestellt hat. In allen Bundesländern ist entweder die DIN 4109:2016 oder die DIN 4109:2018 eingeführt worden. In Berlin ist der Teil 1 wie auch der Teil 2 mit den Rechenvorschriften nahezu vollständig eingeführt worden, so dass auch neuere Berechnungsmethoden wie z.B. der „Kalksandsteinrechner“ – ein kostenloses Berechnungstool für die Ermittlung des resultierenden Bauschalldämmmaßes eingesetzt werden kann. Allerdings ist es erforderlich, nicht nur den maßgeblichen Außenlärmpegel anhand des Dauerschallpegels zu bestimmen. Zusätzlich sind auch Maximalpegel insbesondere bei tieffrequentem Schienenverkehrslärm zu ermitteln. Ausweislich des Schallschutzgutachtens ist die Bestimmung von Maximalpegeln kein rechnerisches Problem. Es ist aber vergessen worden, die Pegel auch zur Bemessung des passiven Schallschutzes heranzuziehen. Grundsätzlich sieht die neue Norm vor, dass sowohl für die Nacht als auch den Tag Schutzanforderungen greifen. Die jeweils weitergehende Anforderung (Tag oder Nachtschutz) ist für alle Räume einer Wohnung oder	160.54	Hierzu wird im Schallgutachten ausgeführt, dass die Anforderungen der DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Die Einhaltung dieser Werte ist damit gesichert (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 113 ff.). Hierbei sind durch den Sachverständigen für Schallschutz die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden. Welche konkreten Tools dieser dafür einsetzt, obliegt seiner fachlichen Einschätzung. Hierzu wird auf die Ausführungen in Zeile 160.39 gemäß DIN 4109-4: 2016-07, C.2 verwiesen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Beherbergungseinheit nach DIN 4109:2018 vorzusehen.		
		Die Norm DIN 4109-1:2018 und DIN 4109-2:2018 ist in Berlin als technische Baubestimmung eingeführt worden.	160.55	Entsprechend dem Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3/2020 kann auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile gemäß Muster TF 5.13 (Rundschreiben Nr. 3/2017) verzichtet werden. Der Schallschutznachweis ist im bauaufsichtlichen Verfahren auf Grundlage der im Land Berlin jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu führen. Daher wurde die textliche Festsetzung 8.2 gestrichen. Hierzu wird im Schallgutachten weiter ausgeführt, dass die Anforderungen der DIN 4109-1:2018 und der DIN 4109-2:2018 im Baugenehmigungsverfahren zu prüfen sind. Die Einhaltung dieser Werte ist damit gesichert. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse können laut Gutachtenden durch passive Lärmschutzmaßnahmen nach DIN 4109 grundsätzlich auch ohne die textliche Festsetzung Nr. 8.2 sichergestellt werden; dies ergibt sich aus den Ausführungen im Schallgutachten (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, S. 113 ff.).
		Eine Aussage im schalltechnischen Gutachten, das mit dem Auftraggeber – also dem Plangeber - offensichtlich abgestimmt worden ist; dass die DIN 4109-1:2018 „zahlreiche Nachteile“ haben würde und man sich deshalb lieber auf die schlechteren Werte der 24. BImSchV beziehen möchte, sind rechtlich weder nachvollziehbar noch halten sie einer rechtlichen Überprüfung stand. Im Schallschutzgutachten wird ausgeführt: „I. d. R. führt die Anwendung der DIN 4109-1 zu höheren Anforderungen als die Umsetzung der o. g. Musterfestsetzung.“ Es ist also offenkundig im Interesse des Eigentümers und Nutznießers des Bebauungsplanes	160.56	Die Unterstellung, es hätte eine Abstimmung zwischen der Auftraggeberin und dem Schallgutachtenden gegeben, wird entschieden zurückgewiesen. Der Verweis auf die "Nachteile" der DIN 4109 bezog sich auf die DIN 4109:1989-11. Als Nachteile wurden unter anderem die 5 dB-Stufung und die Festlegung von Lärmpegelbereichen der DIN 4109:1989-11 genannt. Die Ausführungen hierzu in der schalltechnischen Untersuchung stützten sich im Übrigen auf die Erläuterungen im Kapitel V.3.5.4 "Regelungen zum baulichen Schallschutz" im "Berliner Leitfaden - Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2017. Dort wird auch ausführlich dargelegt, warum sich die Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung und Wohnen

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		höhere Anforderungen zu vermeiden und die weniger wirksamen des sogenannten „Lärmleitfadens“ festzusetzen.		(SenSW, nunmehr SenSBW) und für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) für die 24. BImSchV als Regelwerk entschieden haben. Der Hauptgrund war, dass die 24. BImSchV im Gegensatz zu einer DIN-Norm ein amtliches technisches Regelwerk ist, dessen allgemeine Zugänglichkeit für jedermann gesichert ist. Die im Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens 2017 empfohlene Musterfestsetzung beruhte auf einer modifizierten Berechnungsgrundlage gemäß der 24. BImSchV. Sie wurde mit Rundschreiben der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) RS 02/2016 zur Anwendung empfohlen. In der aktuellen Fassung des Berliner Lärmleitfadens 2021 wurde diese Musterfestsetzung ersatzlos gestrichen (s. Ausführungen im Lärmleitfaden 2021, Seite 97 bis 99). In der aktualisierten Fassung des Schallgutachtens (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022) wird keine Empfehlung mehr zur textlichen Festsetzung von Regelungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen gegeben. Das entspricht den Hinweisen gemäß Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3/2020 (s. Zeilen-Nr. 160.55).
		Dieses Vorgehen ist angesichts klarer Rechtsvorschriften nicht zu unterstützen. Der Plangeber wird aufgefordert, derartiges zu unterlassen. Des Weiteren wird auf S. 47ff. des Schallschutzgutachtens ausgeführt: „Anzuwenden ist diese Festsetzung bspw. bei geplanten Wohngebieten, wenn für Aufenthaltsräume in Wohnungen rechnerisch Beurteilungspegel außen von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) ermittelt werden.“ Es wird nicht weiter untersucht, ob diese Interpretation des Lärmleitfadens überhaupt zulässig ist. Auf jeden Fall widerspricht ein selbstentwickelter „Schwellenwert“ den Maßgaben des einzuhaltenden Immissionsschutzes und ist mit dem durch den	160.57	Das Regelwerk der DIN 4109, auf das hier offensichtlich Bezug genommen wird, ist keine Rechtsvorschrift. Es handelt sich vielmehr um eine Norm, die privatrechtlichen Charakter hat. Rechtswirksamkeit entfaltet sie erst durch die bauaufsichtliche Einführung der Norm als technische Baubestimmung, die im Land Berlin am 01.08.2020 erfolgte. Der Berliner Lärmleitfaden 2017, der in Zusammenarbeit mit schalltechnischen Gutachterbüros entwickelt wurde, stellt eine Empfehlung des Landes Berlin dar. Bei den erwähnten Beurteilungspegeln von tags ≥ 58 dB(A) und/oder nachts ≥ 53 dB(A) handelt es sich nicht um starre Schwellenwerte. Sie dienen lediglich als Hinweis, bei welchen Beurteilungspegeln die

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bebauungsplan einzuhaltenden Vorsorgeprinzip keineswegs vereinbar.		Festsetzung der Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß Kapitel VI.8 des Berliner Lärmleitfadens 2017 empfohlen wurde. Wie sich leicht zeigen lässt, sind die angegebenen Beurteilungspegel fachlich begründbar. So ergibt sich z. B. bei Anwendung der zwischenzeitlich bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109-2:2018-01 bei einem Beurteilungspegel nachts von 52 dB(A) für Aufenthaltsräume in Wohnungen ein maßgeblicher Außenlärmpegel von 65 dB(A). Gemäß DIN 4109-1:2018-01 ergibt sich damit für diese Raumart ein gesamtes bewertetes Bau-Schalldämm-Maß $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile von nur 35 dB. Ein solch geringes Schalldämm-Maß bedarf keiner Festsetzung, da es aufgrund von anderen rechtlichen Vorschriften, wie zum Beispiel dem Gebäudeenergiegesetz (GEG), ohnehin eingehalten wird. In der aktuellen Fassung des Lärmleitfadens 2021 wurde diese Musterfestsetzung ersatzlos gestrichen (s. Zeilen-Nr. 160.56).
		<u>Berücksichtigung der Schutzmaßstäbe der DIN 4109:2018</u> <u>Maximalpegel bzw. starke Pegelschwankungen</u> Im Zuge der Diskussion über die DIN 4109-1:2018 wurde vom Normeninstitut der Entwurf der DIN 4109-1:2020 A1 vom zuständigen Arbeitsausschuss entwickelt. Für die Beurteilung des maßgeblichen Außenlärmpegels, der für das Baugebiet der Urbanen Mitte Süd am Gleisdreieck zu bilden ist, können die aufgeführten Berechnungsbeispiele hilfreich sein: „Anhang E (informativ) Berechnungsbeispiel für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels <u>E.2 Berechnungsbeispiel Straßenverkehr</u> BEISPIEL 1 Beurteilungspegel gemäß Anlage 1 zu 16. BImSchV:	160.58	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Maßstab für den Schallschutz sind die geltenden Regelwerke. Im Entwurf und in Erarbeitung befindliche Vorschriften sind indes unbeachtlich. Die Berechnungsbeispiele sind aus dem informativen Anhang E des Entwurfs der DIN 4109-2/A1:2020-05 korrekt zitiert. Es wird nicht deutlich, was die Stellungnehmenden damit ausdrücken wollen. Im Schallgutachten erfolgten die Berechnungen des maßgeblichen Außenlärmpegels entsprechend DIN 4109-2:2018-01 für die Summe aus den Beurteilungspegeln des Straßenverkehrslärms und des Schienenverkehrslärms genauso wie in dem Berechnungsbeispiel dargestellt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		$L_{r,T} = 67 \text{ dB(A)}$, $L_{r,N} = 60 \text{ dB(A)}$ Dabei ist $L_{r,T}$: Der Beurteilungspegel für den Tag (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) $L_{r,N}$: Der Beurteilungspegel für die Nacht (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) $L_{r,T} - L_{r,N} < 10 \text{ dB}$. Daher ist der um 10 dB erhöhte Beurteilungspegel für die Nacht $L_{r,N}$ für die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels L_a heranzuziehen. Des Weiteren ist der 3 dB- Zuschlag für den maßgeblichen Außenlärmpegel anzuwenden. $L_a = L_{r,N} + 10 \text{ dB} + 3 \text{ dB} = 73 \text{ dB(A)}$ Die Beispiele für den Straßenverkehr können selbstverständlich auch für den Schienenverkehr analog zur Anwendung gebracht werden. Wesentlich sind allerdings die Pegelunterschiede und die detaillierten Regelungen auch für die Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels bei Pegelschwankungen (Berücksichtigung von Maximalpegeln).		Der genannte o. g. Entwurf der DIN 4109-2/A1:2020-05 enthält keinerlei Regelungen zur Berücksichtigung von Pegelschwankungen oder Maximalpegeln bei der Bestimmung des maßgeblichen Außenlärmpegels.
		<u>„Schienenbonus“</u> Die Schallschutzgutachter des Plangebers haben zu- recht darauf verwiesen, dass der Bundesgesetzgeber den Schienenbonus mit Übergangsregelungen ab 2015 abgeschafft hat. Die neue DIN 4109-1:2018 bringt in diesem Punkt nicht eindeutige Klarheit, sondern führt aus: „Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen ist der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB zu mindern.“	160.59	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen. Im Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) wird ausgeführt, dass durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 gewährleistet wird, dass die pauschale Minderung von 5 dB des Beurteilungspegels für Schienenverkehr gemäß Abschnitt 4.4.5.3 zu berücksichtigen ist. Hierdurch werde vermieden, dass gegenüber der vor dem 1. August 2020 geltenden VV TB Bln – in welcher die Pauschalmin- derung nicht obligatorisch geregelt wurde – überschießende Maßnahmen zur Schalldämmung der Außenbauteile ergriffen werden müssen. Es handelt sich dabei ausdrücklich nicht um

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Hierzu gibt es aber einen neuen Sachstand: Der aktuelle Diskussionsstand der EDIN 4109-1: 2020 A1 im zuständigen AK Außenlärm, der auch als Normentwurf der Fachöffentlichkeit zur Diskussion übermittelt worden ist, lautet: „Aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen in Verbindung mit dem Frequenzspektrum der Schalldämm-Maße von Außenbauteilen <u>kann</u> [Hervorhebung des Verfassers] der Beurteilungspegel für Schienenverkehr pauschal um 5 dB gemindert werden. ANMERKUNG Bei der pauschalen Minderung des Beurteilungspegels für Schienenverkehr handelt es sich nicht um eine Wiedereinführung des 5 dB Schienenbonus nach 16. BImSchV vom 12.6.1990. Beurteilungspegel, die unter Berücksichtigung des Schienenbonus nach 16. BImSchV vom 12.6.1990 ermittelt wurden, z.B. im Planfeststellungsverfahren, sind für die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels nicht heran zu ziehen.“ Da der Normenausschuss sich aber für diesen Entwurf nicht ausgesprochen hat, gelten die im Schlichtungsverfahren zur umstrittenen, aber gleichwohl veröffentlichten DIN 4109-1:2018 formulierten Maßstäbe: „Der streitgegenständliche Satz DIN 4109-2 Abschnitt 4.4.5.3 Abs. 3 ist bis zum 1. Mai 2020 zu streichen, sofern nicht bis zu diesem Datum ein Normenentwurf veröffentlicht ist, der die folgenden Voraussetzungen erfüllt: Der Normenentwurf muss hinreichend belegen, ob und wenn ja in welcher Größenordnung sich die spektralen Eigenschaften der in der Norm aufgeführten verschiedenen Geräuschquellenarten nach dem aktuellen Stand der Technik unterscheiden. Die Begründung		einen "Schienenbonus", sondern um eine fachlich untersetzte Korrektur aufgrund des Frequenzspektrums des Schienenlärms. Der Normentwurf E DIN 4109-2/A1:2020-05 enthält folgenden Hinweis zur Änderung der Einleitung der DIN 4109-2:2018-01: <i>"Dieses Dokument beinhaltet das Ergebnis einer Überprüfung der in DIN 4109-2:2018-01, 4.4.5.3, Absatz 3, berücksichtigten pauschalen 5-dB-Minderung für Schienenverkehr. Der DIN-Arbeitsausschuss NA005-55-74AA hat zur Überprüfung der pauschalen 5-dB-Minderung Messdaten und Auswertungen von Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen, die von den beteiligten interessierten Kreisen eingebracht wurden, berücksichtigt. Als Basis dienen ebenfalls die wissenschaftlichen Untersuchungen an verschiedenen Hochschulen und Universitäten (siehe Literaturhinweise [15] bis [25]).</i> <i>Es wurde festgestellt, dass zwischen Schienen- und Straßenverkehrsgeräuschen relevante spektrale Unterschiede vorhanden sind und die Anwendung von Zu- und Abschlägen zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels grundsätzlich sachgerecht ist. Es ist sichergestellt, dass die Schutzziele der DIN 4109-1 eingehalten werden."</i> Damit wird bestätigt, dass die Anwendung des Abschlags gemäß DIN 4109-2:2018-01, 4.4.5.3 aufgrund der Frequenzzusammensetzung von Schienenverkehrsgeräuschen zur Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels grundsätzlich sachgerecht ist und somit angewendet werden kann.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ist zum Beispiel dann hinreichend belegt, wenn sie auf öffentlich zugänglichen Publikationen mit wissenschaftlich gesicherten Ergebnissen beruht. Darüber hinaus sollte der Normenentwurf für die Anwendung des streitgegenständlichen Satzes ein nachvollziehbares Berechnungsbeispiel enthalten.“ Da kein die Voraussetzungen erfüllender Normentwurf veröffentlicht worden ist und das Einspruchsverfahren zu einem geänderten Normentwurf (E DIN 4109:2020) ergebnislos geblieben ist, ist der Passus als fachlich nicht relevant anzusehen. Es ist also nach wie vor zutreffend und fachlich richtig, wenn keine Minderung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr in der Größenordnung von 5 dB vorgenommen wird.		
		<u>Anforderungswerte und zusammenfassende Bewertung des Schallschutzgutachtens:</u> Im schalltechnischen Gutachten wird zutreffend erläutert, dass gemäß der TA Lärm für Kerngebiete der Doppelwert der Dauerschallpegel von 60 dB tags und 45 dB nachts anzusetzen ist und die Orientierungswerte der DIN 18005 hier keine Relevanz besitzen.	160.60	Die Anmerkungen werden zur Kenntnis genommen.
		Um einen einheitlichen Maßstab insgesamt für die Immissionssituation zu gewährleisten wird vorgeschlagen, auch bei allen anderen Lärmarten zumindest bezogen auf den passiven Schallschutz dieses Wertepaar als zwingend Einzuhaltendes zum Maßstab zu nehmen, sofern nicht besondere Überlegungen die stundenweise Berücksichtigung von Maximalpegeln oder Störgeräuschen erfordert.	160.61	Der Vorschlag, die Werte der TA Lärm auch für andere Lärmarten mit Blick auf den passiven Schallschutz zum Maßstab zu nehmen, widerspricht den einschlägigen Regelwerken und ist auch aus schallschutzfachlicher Sicht abzulehnen. Die TA Lärm gilt gemäß Nr. 1 für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Dabei handelt es sich gemäß § 4 BImSchG um genehmigungsbedürftige Anlagen. Anlagen sind gemäß § 2 Abs. 5 BImSchG Betriebsstätten und sonstige ortsfeste Einrichtungen, Maschinen, Geräte und sonstige ortsveränderliche technische Einrichtungen sowie Fahrzeuge soweit sie nicht der Vorschrift

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				des § 38 BImSchG unterliegen und Grundstücke auf denen Stoffe gelagert oder abgelagert sind. Die TA Lärm gilt nicht für Sportanlagen, die der 18. BImSchV unterliegen. Vorliegend erfolgen im Gutachten Untersuchungen nach der 18. BImSchV. Die TA Lärm ist auch nicht auf den Freizeitlärm und auf den Verkehrslärm anwendbar.
		Auch für eine schutzwürdige Nutzung im Nachtzeitraum sind zwingend die Werte der DIN 4109-1: 2018 anzusetzen.	160.62	Im Schallgutachten wird bereits darauf hingewiesen, dass die Norm DIN 4109-1:2018-01 in Verbindung mit DIN 4109-2:2018-01 im bauaufsichtlichen Verfahren anzuwenden ist (Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 02. November 2022, Seite 113). Die Prüfung erfolgt daher im Baugenehmigungsverfahren.
		Da nicht davon auszugehen ist, dass der vorliegende Schienenverkehr weniger belästigend im Vergleich zu anderen Verkehrslärmarten wirkt oder geringere tief-frequente Anteile hat (das hier vorhandene Brücken-dröhnen weist auf den hohen tieffrequenten Anteil hin, den Schienenlärm oft hat) und auch ein quantitativer Nachweis nicht allein ausreichend sein würde, ist ein „Schienenbonus“ vermittelt über die DIN 4109-1:2018 nicht anzusetzen. Außerdem ist nur Rechtssicherheit zu erreichen, wenn das Ergebnis des Schlichtungsverfahrens zur DIN 4109-1:2018 berücksichtigt wird.	160.63	Es wird auf Zeile 160.59 verwiesen.
		Das Schutzniveau der DIN 4109 liegt im Übrigen seit 1989 nicht bei 35 dB tags sondern bei 30 dB tags – das ist einfach festzustellen, wenn man die Tabellen (identisch in der DIN 4109:1989 und der DIN 4109:2016) oder aktuell die Formel in der DIN 4109-1:2018 auswertet und feststellt, dass die Differenz zwischen dem maßgeblichen Außenlärmpegel und dem resultierenden Schalldämmmaß (ohne Absorptionsfaktor und andere Anpassungen) immer bei diesen (Innenraum)werten im Dauerschallpegelbereich liegt.	160.64	Das "Schutzniveau" der DIN 4109:1989-11 lässt sich nicht durch einfachen Vergleich der maßgeblichen Außenlärmpegel (La) und des erforderlichen resultierenden bewerteten Schalldämm-Maßes (R'w,res) gemäß Tabelle 8 der DIN 4109 bestimmen. Es ist ein – auch in Fachkreisen – weit verbreiteter Irrtum, dass die Differenz La – R'w,res dem Innenpegel entspricht. Die Tabellenwerte der Tabelle 8 der DIN4109:1989-11 implizieren eine Spektrumanpassung K von 5 dB, die nicht explizit ausgewiesen wird. Unter Berücksichtigung von K = 5 dB ergibt sich gemäß der Berechnungsvorschrift der VDI 2719 ein

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Innenpegel tags für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB(A) und nicht 30 dB(A). Der Vollständigkeit halber wird noch darauf hingewiesen, dass auch die Werte für KRaumart gemäß der DIN 4109-1018-01 <u>nicht</u> identisch mit einem Innenpegel sind.
		Natürlich liegen die Nachtwerte weit unter 30 dB und nicht bei 30 dB Dauerschallpegel. Um Korrektur wird gebeten. Die Detailüberlegungen sind aber nicht weiter zu vertiefen, wenn man die Schlussfolgerungen für das Baugebiet akzeptiert und die skizzierten Maßnahmen und Verfahren vorantreibt.	160.65	Die Schutzmaßstäbe für Aufenthaltsräume in Wohnungen von 35 dB tags und 30 dB nachts haben sich in der Rechtsprechung im Hinblick auf die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse verfestigt. Die VDI 2719 führt in Tabelle 6 Anhaltswerte für Innenschallpegel auf, die nicht überschritten werden sollten. Danach sollen "in allen übrigen Gebieten" (also außer in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Krankenhaus- und Kurgebieten demnach auch in Kerngebieten) in Schlafräumen nachts Mittelungspegel von 30 bis 35 dB(A) und in Wohnräumen tagsüber von 35 bis 40 dB(A) nicht überschritten werden.
		Der auf S.71 des Schallschutzgutachtens gewiesene Weg, einen vorsorglich um 5 dB erhöhten Anhaltswert zugrunde zu legen wird auch aufgrund der Unwägbarkeiten bei der Beurteilung von tieffrequentem Lärm vollinhaltlich unterstützt.	160.66	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
		Anders als auf S. 104 des Schallschutzgutachtens ausgeführt, kann nicht von einer Überdeckung der Veranstaltungsgeräusche der Station 25 durch Verkehrsgeräusche ausgegangen werden. Zurecht wird darauf verwiesen, dass die formalen Kriterien der TA Lärm für ein Überdeckungsszenario nicht erfüllt sind. Auch hier ist eine weitere Detailbetrachtung unter den o.a. Voraussetzungen vielleicht nicht zwingend erforderlich.	160.67	Es handelt sich um eine gutachterliche Einschätzung, der hier gefolgt wird. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK; nunmehr SenUMVK) Referat I C hat das Vorgehen bestätigt, die Überschreitung der nächtlichen Immissionsrichtwerte um weniger als 1 dB zu tolerieren.
		Insgesamt ergibt sich aus der besonderen stadträumlichen Situation ein Handlungserfordernis für das weitere Bebauungsplanverfahren und weitergehende	160.68	Es besteht kein Handlungserfordernis. Es werden keine zusätzlichen textlichen Festsetzungen in den Bebauungsplan

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		textliche Festsetzungen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Rahmen der städtebaulichen Verträge.		aufgenommen. Auch der städtebauliche Vertrag wird hierzu nicht geändert.
		<u>Fazit:</u> Um Rechtssicherheit zu erhalten, ist der Bebauungsplan zu ändern. Eine Bebaubarkeit des Grundstücks mit schutzwürdigen Nutzungen (Beherbergungsbetrieb, Betriebswohnungen und / oder Büronutzung) ist mit immissionschutzrechtlichen Maßstäben nur dann vereinbar, wenn umfangreiche Abschirmmaßnahmen getroffen werden und vorausgehend aktiver Schallschutz an den Schienenstrecken realisiert wird oder die Realisierung während der Bauphase erfolgt. 1. Es ist eine lärmabschirmende gebäudehohe Glaswand zwischen den beiden Gebäudeteilen zu errichten, so dass die hinter der Glaswand liegenden Gebäudeteile weitestgehend abgeschirmt werden. 2. Gebäudeteile, die dem Schall insbesondere aus Westen (Schienenlärm) und Norden (Gewerbe- respektive Veranstaltungslärm) ausgesetzt sind, sollten mit einer Vorsatzkonstruktion versehen werden (besondere Fassade, schallschluckende Vorbauten etc.) 3. Fenster und Türen können auch – sofern eine Lüftungsplanung vorgelegt wird – auch mit Anlagen versehen werden, in denen durch Gegenschall insbesondere auch tieffrequenter Schall abgeschirmt wird. Ein „Hamburger“ Fenster ist hier allein nicht hilfreich. 4. Ist im Rauminnern eine weitestgehende Abschirmung möglich und wird die gebäudehohe Glaswand errichtet, können auch Terrassen oder Balkone an den östlichen Gebäudeseiten realisierbar sein. 5. Rettungswege und Erschließung sind auch für den Havariefall nachzuweisen.	160.69	Die textliche Festsetzung Nr. 8.2 ist infolge des Rundschreibens SenStadtWohn II C Nr. 3/2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) zu streichen. Der Schallschutz entsprechend der DIN 4109 ist im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen an den Schienenstrecken, wie in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 186 und im Schallgutachten vom 22.09.2021 auf Seite 110 ausgeführt, unterliegen der Fachplanung und sind im Bebauungsplan nicht regelbar. Es wird auf die Ausführungen in Zeile 160.24 verwiesen. Wie in Zeile 160.33 erläutert wird, kommt die Errichtung einer gebäudehohen Glaswand zwischen den beiden Gebäudeteilen aus bautechnischen und Kostengründen nicht infrage. Wohnnutzungen – mit Ausnahme von ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen – und ruhige Außenwohnbereiche sind nicht geplant. Für die Beherbergungsnutzung sowie Betriebswohnungen als nachts schutzbedürftige Nutzung sowie für Büroräume können – wie in den Zeilen 160.18 und 160.19 ausgeführt – durch passive Lärmschutzmaßnahmen – grundsätzlich gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden. Aus diesem Grunde wäre laut gutachterlicher Einschätzung die Errichtung einer gebäudehohen Lärmschutzwand als unverhältnismäßig zu betrachten. Es erfolgen keine Erläuterungen zu dem angenommenen Havariefall, sodass weitere Ausführungen hierzu nicht möglich sind. Die Einhaltung der brandschutzrechtlichen Anforderungen, insbesondere Rettungswege für die geplanten Gebäude, die gerade dem Entkommen im Notfall dienen, sind im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen; die Rettungswege der

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Deutschen Bahn sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Die Erschließung des Vorhabens ist nachgewiesen. Fazit: Fachgutachten ▪ Aktualisierung des Schallgutachtens • Die aktualisierte Fassung liegt vor: Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung (Stand: 02.11.2022) ▪ Aktualisierung des Erschütterungsgutachtens • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem Bahnverkehr, BV: Urbane Mitte am Gleisdreieck, Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd““ (Stand: 08.11.2021) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung zu folgenden Themen: ▪ Schall auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens, u.a. • Baulicher Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen – Änderungen im Hinblick auf DIN 4109, VV TB Bln (Rundschreiben SenStadtWohn II C Nr. 3 / 2020) • Berliner Lärmleitfaden 2021 • Anforderungen an den Schallschutz von Büroräumen nachts ▪ Erschütterung auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
357	Vorstand Bäume am Landwehrkanal e.V. Schreiben vom 17.02.2021 Eingegangen am 17.02.2021	Einwendung gegen den Entwurf des B-Plans Urbane Mitte Süd (IV-140cab) <i>"Aus dieser falschen planungsrechtlichen Einschätzung [§34 statt 35] wurde eine Bebaubarkeit als Kerngebiet abgeleitet"</i> (so der Stadtplaner Rainer Bohne in einem Gastbeitrag für den Gleisdreieck-Blog).	357.1	Auf Seite 10-12 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende Planungsrecht <u>vor</u> Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35 BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ s. Begründung, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr.
		Hinzu komme, dass, wenn die zugehörigen B-Pläne nicht auch festgesetzt würden, ein Kerngebietssolitär entstünde.	357.2	Sollte der Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord) nicht wie vorgesehen festgesetzt werden, so könnten diese Flächen nach § 34 BauGB entwickelt werden (s. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 214). Es sind Vorhaben zulässig, die sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen und deren Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben. Es ist also davon auszugehen, dass die nach Norden anschließenden Flächen zwischen Park am Gleisdreieck und U-Bahnviadukt nicht un-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				bebaut bleiben, sondern hier (unabhängig von der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) ebenso eine bauliche Entwicklung erfolgen wird. Diese Entwicklungsmöglichkeit schafft die gesicherten Voraussetzungen für eine angemessene städtebauliche Gestaltung des Ortsbilds.
		Lt. §17 BauNVO dürfen Kerngebiete zu 100% versiegelt werden (GRZ 1,0), doch angesichts der genannten wackligen planungsrechtlichen Prämissen und der Tatsache, dass nicht nur eine übernutzte Parkanlage, sondern auch ein Schmuckkanal, der, obzwar als Bundeswasserstraße gewidmet, lediglich von weißer Schifffahrt, Freizeit- und Sportbootsverkehr genutzt wird und dem nicht zuletzt eine hohe ökologische Bedeutung als blau-grüne Infrastruktur und Biotopverbund eignet, unmittelbar benachbart sind, ist die Tatsache, dass Regenwasser durch die bei Starkregen buchstäblich überlaufende Mischwasserkanalisation zusammen mit kontaminiertem Oberflächenwasser und dem Brauchwasser aus Haushalten und Betrieben ungeklärt eingeleitet werden würde, mit Blick auf die sich immer weiter zuspitzende multiple ökologische Krise u.M.n. ein gewichtiger Einwand sowohl gegen eine Kerngebietsausweisung (in Widerspruch zum FNP) als auch gegen die Vollversiegelung dieses sog. neuen "Stadtquartiers", das v.a. Büroraum, Vergnügungs-, Sport-, Freizeit-, gastronomische und Beherbergungsstätten aufnehmen soll.	357.3	Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme liegt das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht in direkter Nachbarschaft zum Landwehrkanal. Der Kanal verläuft in mindestens 200 m Entfernung. Das ist der Abstand zwischen dem nördlichsten Punkt der geplanten Privatstraße und dem Kanalufer. Die Entfernung zum Kerngebiet 6 beträgt ca. 400m. In der Stellungnahme wird das allgemeine Problem beschrieben, das aus der Berliner Mischwasserkanalisation und ihrer Überläufe resultiert. Durch die Mischung von Regenwasser und Abwasser kommt es bei Starkregen-Ereignissen lokal zu Überlastungen im Kanalnetz, die dazu führen, dass ungeklärte Mischabwässer eingeleitet werden. Das ist keine direkte Folge der Versiegelung und völlig unabhängig von der Baugebietsausweisung, z.B. eines Kerngebiets. Wie auch in der Begründung dargestellt, ist die Festsetzung als Kerngebiet im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aus dem Flächennutzungsplan Berlin entwickelbar. Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Zum Thema Niederschlagsentwässerung wurde ein Gutachten mit dem Titel „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin, Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab“ vom 08.07.2019 erstellt, mit folgendem Ergebnis: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Versickerung in einem Mulden-Rigolen-System

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Aufgrund der fehlenden Versickerungsmöglichkeiten Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal. Empfohlen wird die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation. Dieses Gutachten war Bestandteil der erneuten Behördenbeteiligung (12/2018 bis 01/2019) und der öffentlichen Auslegungen (11/2020 bis 02/2021). 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-Be) mit Stand vom Juli 2021 weist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Nur in begründeten Ausnahmefällen werden Regenwassereinleitungen durch die Berliner Wasserbetriebe zugelassen und entsprechend den örtlichen Gegebenheiten weitgehende Einleitbeschränkungen ausgesprochen. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, trotz des hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Es wird weder die Ausweisung als Kerngebiet geändert, noch der Versiegelungsgrad reduziert. Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.
		Eine GRZ von 1,0 halten wir auch wegen der Aufheizung und Bildung von Hitzeinseln in Zeiten, wo es um die Anpassung an die Folgen der Klimakrise ankommt, schlicht für unverantwortlich. Auch in Berlin fallen, wie wir natürlich alle wissen, den sich fast jährlich übertreffenden Hitzerekorden zahlreiche kranke und alte Menschen zum Opfer!	357.4	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im –rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Der o.g. Landwehrkanal (LWK) ist sanierungsbedürftig, und seit nunmehr 14(!) Jahren läuft ein Beteiligungsverfahren, nachdem die nach sechseinhalb Jahren erfolgreich abgeschlossene Mediation "Zukunft LWK" zu einer konsensualen Instandsetzungslösung und einem Mediationsvertrag mit den wichtigsten Stakeholdern geführt hat. Dieser erstrebt im Zusammenspiel mit dem 2017 aktualisierten Unterhaltungsplan LWK der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) eine (ihren Namen verdienende) ökologische Aufwertung des Kanals und seiner Ufergrünzüge im Sinne der EU-WRRL und ihren Nachhaltigkeitszielen (SDG), wenn auch der BfG-Plan für die Anrainerbezirke leider nur empfehlenden Charakter hat und entsprechend oft missachtet wird.	357.5	Die Ausführungen zum Unterhaltungsplan Landwehrkanal der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) zur ökologischen Aufwertung werden zur Kenntnis genommen.
		Um in Umsetzung der WRRL die Wasserqualität des LWK zu verbessern, was bekanntlich in Landesverantwortung liegt, wurden seit 2005 erhebliche Steuermittel investiert und tlw. große Tiefbauprojekte realisiert, um die Retentionskapazität der Mischwasserkanalisation zu erhöhen, damit die sog. Entlastungen auf ein Minimum begrenzt werden können. Es ist der jahrelangen Trockenheit und den ausbleibenden Starkregenereignissen zu danken, dass es nicht wie in den Jahren zuvor zu regelmäßigen Entlastungen gekommen ist, die jeweils durch Einleitung Sauerstoff zehrender organischer Abfälle und Fäkalien für mehr oder minder große Massenfischsterben gesorgt haben.	357.6	Die Verbesserung der Wasserqualität des Landwehrkanals ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Die bisherigen Schritte, ein gutes ökologisches Potential zu erreichen, würde die Vollversiegelung eines benachbarten, neu ausgewiesenen Kerngebiets diametral zuwiderlaufen und das, was als ökologisches Trittssteinkonzept 2013 im Mediationsvertrag festgelegt	357.7	Dazu wurden bereits in Zeile 357.3 Ausführungen gemacht.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		worden und Teil der vom Bundestag genehmigten Haushaltsunterlage ist, erheblich konterkarieren.		
		Vor diesem Hintergrund ist es nicht nur bedauerlich, sondern mit allem Nachdruck zu kritisieren, dass der Expertenkreis "Zukunft Landwehrkanal", dem neben Vertreter*innen der Zivilgesellschaft, der Naturschutzverbände und der TÖB ja auch solche der drei beteiligten Verwaltungsebenen angehören, von diesem "Vorhaben Dritter" nicht einmal informiert, geschweige in irgendeiner Form weder früh- noch rechtzeitig einbezogen worden ist, wie es doch in genanntem Mediationsvertrag vereinbart wurde. (Aber dieser hat ja, wie wir post festum erfuhren, nur den Rang einer freiwilligen Selbstverpflichtung.)	357.8	Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), aus dem der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch Teilung hervorgegangen ist, wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB über die Planung unterrichtet und frühzeitig beteiligt. Wie auch der Begründung zum Bebauungsplan zu entnehmen ist, erfolgte die frühzeitige Beteiligung im Februar/ März 2016.
		Dies hätte jedenfalls mit Sicherheit dazu geführt, dass die zu erwartenden, sich im raschen Tempo der Klimakrise potenzierenden negativen Auswirkungen einer vollversiegelten Fläche auf die Kanalwasserqualität und damit auf die Aquafauna von Makrozoobenthos bis Fischpopulation wenigstens untersucht worden wären. Eine solche Untersuchung steht jedenfalls aus und ist unbedingt noch nachzuholen.	357.9	Wie bereits dargestellt, ist kein direkter Zusammenhang zwischen der Versiegelung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und der Kanalwasserqualität gegeben. Auch in der Stellungnahme wird kein direkter Zusammenhang dargestellt. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften, da sie gemäß Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden dürfen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung folgender Grundsätze: Keine Einleitung in die Mischwasserkanalisation, die Niederschlagswasserbewirtschaftung in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) ist auf den Grundstücksflächen im Plangebiet

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				zu gewährleisten. Die Machbarkeit wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung und Verdunstung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Auswirkungen auf den Landwehrkanal sind daher nicht zu erwarten. Der Forderung eines Gutachtens zu möglichen Auswirkungen auf die Kanalwasserqualität wird nicht entsprochen.
		Diese schädlichen Immissionen zu mindern, wäre u.M.n. allein eine Auflockerung der monolithischen Struktur des geplanten Gebäudeensembles geeignet, um etwa durch eine Terrassierung weitere Gründächer und damit Versickerungsflächen zu schaffen, in die unbedingt auch Solarmodule integriert werden sollten, um sowohl einen Beitrag zur Energie- wie Bauwende zu leisten. Dem gebotenen Regenwassermanagement wird jedenfalls die textliche Festsetzung von 15% Dachbegrünung der in Anbetracht der Vollversiegelung ohnehin viel zu kleinen Dachflächen in keiner Weise gerecht. Selbstverständlich sind hier 100% zu fordern, und die Integration von PV erhöht sogar noch deren Wirkungsgrad. Allein an den ebenfalls für PV geeigneten Fassaden käme es zu einem (sicher lösbaren) Konflikt mit der für mikroklimatische Verbesserung sowie Gebäudebrüter, Insekten, Spinnen etc. genauso wichtigen Fassadenbegrünung.	357.10	Dem Wunsch nach einer Auflockerung des geplanten Gebäudeensembles wird nicht nachgekommen. Die Planung wird nicht geändert. Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovoltaikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern unverbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht. Im Bebauungsplan wird ebenso keine Festsetzung zur Fassadenbegrünung getroffen, aber sie ist auch nicht ausgeschlossen. Die Fassadengestaltung und damit auch eine Fassadenbegrünung sind Gegenstand des noch durchzuführenden Realisierungswettbewerbs und seiner Umsetzung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen hochbaulichen Realisierungswettbewerb zu der näheren Ausgestaltung der Baukörper durchzuführen. Bei der Durchführung des Wettbewerbs sind die Vorgaben zum Klimaschutz und zur Gebäudeökologie des Städtebaulichen Vertrags umzusetzen. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst u.a. folgende Aspekte: ▪ Ziel: DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold, ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA)) der Gebäude, ▪ Erreichen positiver klimaökologischer Auswirkungen auf die lokale Umgebung. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das Gutach-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				ten belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften, da sie gemäß Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE)“ vom Juli 2021 nicht mehr in die Mischwasserkanalisation eingeleitet werden dürfen. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ein Niederschlagsentwässerungskonzept zu erstellen und mit der zuständigen Wasserbehörde abzustimmen. Die Niederschlagswasserbewirtschaftung ist in Form einer vollständigen Rückhaltung und anschließenden Versickerung oder Nutzung des Regenabflusses (beispielsweise als Brauchwasser) auf den Grundstücksflächen im Plangebiet zu gewährleisten. In der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ wurden bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder: 1. Stadt & Gemeinschaft 2. Städtebau & Bauweise 3. Ökologie & Gesundheit 4. Infrastruktur & Mobilität Unter diesen Themenfeldern werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Der Städtebauliche Vertrag von 2005, woraus allein eine Kerngebietsausweisung hergeleitet wird, hat, wie die Politik überhaupt, im privatwirtschaftlichen, also Partikularinteresse die ökologische Krise, das permanente Mahnen und Warnen der Wissenschaften wie auch die einschlägigen EU-, Bundes- und Senatsprogramme und -strategien völlig ausgeblendet bzw. übergangen, was nach dem ungenutzten Verstreichen weiterer anderthalb Jahrzehnte nun überdeutlich wird —, wenn auch beileibe nicht allen ...	357.11	Die Festsetzung von Kerngebieten in der ‚Urbanen Mitte‘ ist ein städtebauliches Entwicklungsziel des Landes Berlin und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, das auch bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck dokumentiert wird. Das Planungsziel wurde im Rahmen des Aufstellungsverfahrens für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wiederholt durch politische Beschlüsse bestätigt.
		Angesichts der rasanten Eskalation der multiplen Krise erscheint dieser Turmbau absolut anachronistisch und beklemmend rückwärtsgewandt, schreibt Konzepte des letzten Jahrhunderts fort und lässt von der dringlichen Bauwende auch nicht das leiseste ahnen. Wenn wir uns Beispiele einer auf die existenziellen Probleme, in die das fossil befeuerte Kapitalozän die Erde gestürzt hat, kreativ und innovativ reagierende Architektur anschauen — vom Passiv-, Null- und Plusenergiehaus über die Verwendung alternative Baustoffe bis Stefano Boeris Vertikal Forests —, dann ist diese uninspirierte, von jeglichem Problembewusstsein freie Planung in unseren Augen stadtökologisch ein besonders krasses Fiasko!	357.12	Die subjektive Bewertung des städtebaulichen Konzepts für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird zur Kenntnis genommen. Entgegen der Darstellung in den Stellungnahmen wurden in der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen werden in den Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan ergänzende Verpflichtungen der Projektträgerin zu einer nachhaltigen Ausrichtung des Quartiers und der Neubauten aufgenommen. Die Deutsche Gesellschaft für nachhaltiges Bauen (DGNB) zertifiziert Neubauten und Quartiere unter Berücksichtigung der Aspekte ökologische, ökonomische und soziokulturelle Qualität sowie technische Qualität, Prozess- und Standortqualität. Das Projekt ‚Urbane Mitte‘ hat bereits ein DGNB-Vorzertifikat für Quartiere erhalten. Im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin zur Durchführung eines DGNB-Zertifizierungsprozesses für Neubauten

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				mit dem Ziel eines DGNB-Zertifikats in Platin, mindestens eines DGNB-Zertifikats in Gold. Sie wird dabei Grundsätze einer ganzheitlichen nachhaltigen Bauweise auf Grundlage von innovativen energetischen und ökologischen Konzepten zugrunde legen. Zur näheren Ausgestaltung der Baukörper verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs vor Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln. Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs umfasst auch das Ziel der DGNB-Zertifizierung für Neubauten in Platin, mindestens in Gold. In dem Bewertungsgremium für die Vorprüfung und im Preisgericht muss deshalb mindestens eine Person vertreten sein, die Fachkenntnisse zum Nachhaltigen Bauen nachweisen kann. Auch die Wettbewerbsteilnehmer müssen Fachverstand zur DGNB-Zertifizierung, zu treibhausgasneutralem bzw. -negativem Bauen und ökologischem Bauen, technischer Gebäudeausrüstung und zu klimaökologischen Auswirkungen nachweisen. Die Projektträgerin verpflichtet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses. Die Umsetzung ist durch eine Person mit Fachkenntnissen für nachhaltiges Bauen zu bestätigen. Der Bestätigung ist eine Liste der geprüften Unterlagen, der Nachweis der DGNB-Zertifizierung sowie eine Ökobilanz in Anlehnung an Ökobau.dat beizufügen. Außerdem wurde zur Ergänzung des Masterplans ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartierentwicklung Urbane Mitte Süd“ erstellt. Die Projektträgerin beabsichtigt, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Hart an die 'Ausgleichsfläche' für die städtebaulichen Perlen Potsdamer und Leipziger Platz, nämlich die einzigartige Gleisdreieckbrache — einst Paradigma einer "Natur der vierten Art" (Kowarik) und in ihrem Biodiversität einer der wenigen Kollateralnutzen einer unseligen Geschichte —, die im Missachten der expliziten Wünsche der Mehrheit der Befragten nach einem naturnahen in einen 'Halligalli-Park' verwandelt wurde, soll nun noch durch eine 'Skyline' aus Beton und Glas im Nahbereich verfinstert werden.	357.13	Die subjektive Kritik am Park am Gleisdreieck und dem städtebaulichen Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird zur Kenntnis genommen.
		Sie müsste als brachialer und v.a. vermeidbarer Eingriff in Natur und Landschaft ihrerseits ausgeglichen werden.	357.14	Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich weniger um einen Eingriff in Natur und Landschaft als um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen. Alle im Umweltbericht ermittelten Eingriffe werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Die Planung wird nicht geändert. Fazit: Fachgutachten / Konzept ▪ Erstellung eines weiteren Fachgutachtens zur Regenwasserbewirtschaftung • Das Gutachten liegt vor: „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ (Stand: 16.11.2022) Städtebauliches Konzept / Masterplan

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Ergänzung des Masterplans: - Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit - Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022) Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung zu folgenden Themen: - Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ - Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach - Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag - Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens - Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens Städtebaulicher Vertrag - Anpassung der Regelungen zum Umgang mit dem Niederschlagswasser - Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen
467	NaturFreunde Berlin e.V. Schreiben vom 23.02.2021	Einspruch zum B-Plan VI-140cab.	467.1	Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Eingegangen am 23.02.2021			
		<u>Vorbemerkung:</u> Die NaturFreunde Berlin lehnen den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140 cab grundsätzlich ab, da er zu einer nicht akzeptablen Verdichtung am Gleispark führt und den Park als Erholungsgebiet im Bereich Friedrichshain-Kreuzberg massiv entwertet.	467.2	Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ abgelehnt wird. Die Abwägung der benannten Gründe erfolgt im Weiteren.
		Das Ziel, eine „nachhaltige städtebauliche Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Abteilung für Bauen, Planen und Facility Management Stadtentwicklungsamt - Fachbereich Stadtplanung, Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, 06.08.2020, S. 7. [Kurzbezeichnung: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung]) zu erreichen, wird durch den vorgelegten Bebauungsplan weitgehend konterkariert.	467.3	Es wird nicht begründet, warum das Ziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ durch den Bebauungsplan weitgehend konterkariert werden würde.
		Das übergeordnete Erfordernis „<i>Erhalt der Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck</i>“ (ebd.) wird nicht erreicht. Vielmehr wird die Freiraumqualität des Parks massiv eingeschränkt.	467.4	Es wird nicht begründet, warum die Freiraumqualität des Parks am Gleisdreieck massiv eingeschränkt werden würde.
		Auch wenn in dem Areal eine „geplante freie Zugänglichkeit des Quartiers und [...] zusätzlich die Funktions- und Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger“ (ebd., S.31) geschaffen werden sollen, wird eine weitere Privatisierung öffentlicher Stadträume befördert. Die Freiflächen in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ sollen „als halböffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität“ (ebd., S.31) gestaltet werden und tragen damit zur weiteren Privatisierung öffentlicher Räume bei, die eine „Stadt für alle“ einschränkt.	467.5	Das Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ befindet sich im Privateigentum und befand sich auch bei Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck 2005 nicht im öffentlichen Eigentum. Die Privateigentümerin ist damit einverstanden, dass öffentlicher Fuß- und Radverkehr über das Grundstück geführt wird. Dazu werden im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zeichnerisch mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen festgesetzt und die zeichnerischen Festsetzungen mit ergänzenden textlichen Festsetzung konkretisiert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Das Nutzungsrecht wird im städtebaulichen Vertrag begründet.
		Die NaturFreunde lehnen grundsätzlich die zunehmende Schaffung von privaten und halböffentlichen Räumen in der Stadt ab. Sie widersprechen einer demokratischen und partizipativen Entwicklung urbaner Räume. Wenn trotz aller Bedenken wie hier geplant privaten oder halböffentlichen Räumen im Rahmen der Stadtplanung, im Rahmen eines baurechtlichen oder eines Genehmigungsverfahrens Aufgaben und/ oder Funktionen des öffentlichen Raumes übernehmen oder zugewiesen werden, müssen für diese Räume zwingend für die Menschen alle Rechte des öffentlichen Raumes auch für diese privaten oder ‚halböffentlichen‘ Räume dauerhaft und unwiderruflich festgeschrieben werden.	467.6	Die grundsätzliche Haltung der NaturFreunde zum Privateigentum ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.
		Durch die geplante Bebauung der „Urbanen Mitte Süd“ wird die heute schon hohe Nutzungsdichte des Parks weiter ansteigen und zu einer Zunahme der Nutzungskonflikte im Park führen.	467.7	Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Um diese Zunahme zu quantifizieren und zu bewerten wurde eine gutachterliche Stellungnahme verfasst. Das Ergebnis dieser gutachterlichen Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand 28.11.2019) ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 238-239 dargestellt. Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat einen Vorrang vor der anderen. Zusammenfassend kommt das Gutachterbüro in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besuchende und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis: ▪ Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. ▪ Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besucher je 386qm Parkfläche (Park am Gleisdreieck Ost und West). Unter Berücksichtigung der Geschossflächenverteilung verteilt sich das ermittelte zusätzliche Besucheraufkommen im Park auf 134 Personen werktätig durch die „Urbane Mitte Süd“ mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt. ▪ Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ weiterhin den Anwohnern "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzergruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen. Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesuchende nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigten und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit maximal 134 Personen werktäglich im Park mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche (Ost- und Westpark) als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert
		Die gesamte Planung für das Planungsareal ist einseitig auf Maximierung der Gewinne abgestellt und wird die ökologische und soziale Gesamtsituation im Bereich negativ verändern. Der monetäre Gewinn einiger	467.8	Politische Statements (Gewinnmaximierung / monetärer Gewinn einiger Investoren usw.) sind kein Gegenstand der Prüfung und Bewertung abgegebener Stellungnahmen. Es wird

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Investoren wird zu Lasten der Lebensqualität von mehreren tausend Bewohner*innen und Nutzer*innen der grünen Infrastruktur Maximiert, die aber die sozialen und gesundheitlichen Kosten hierfür tragen werden.		nicht begründet, wie die Planung die ökologische und soziale Gesamtsituation negativ verändert. Der Park am Gleisdreieck steht nicht für sich allein, sondern war von Beginn an Teil einer gemeinsamen Entwicklung des Areals Gleisdreieck, bestehend aus vier Baufeldern am Rand Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbanen Mitte.) und eines großen zusammenhängenden Parks im Inneren. Die Grundlage dafür bildet der städtebauliche Rahmenvertrag zum Gleisdreieck. Der städtebauliche Rahmenvertrag vom 27.09.2005 zum Gleisdreieck, der für das Land Berlin von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (SenStadt, nunmehr SenSBW) und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Vivico (Rechtsnachfolger: CA Immo) abgeschlossen wurde, hat zwei wesentliche Inhalte: ▪ Zum einen die zeitnahe Übertragung von Grundstücken von der Vivico (zuvor: Bundeseisenbahnvermögen) an das Land Berlin, die für die Entstehung der zusammenhängenden Fläche des Parks am Gleisdreieck in seiner heutigen Größe nötig waren. ▪ Zum anderen die Ausweisung von vier Baufeldern (Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte) und die Vereinbarung eines Entschädigungsmechanismus, falls auf diesen Baufeldern in späteren Bebauungsplanverfahren nicht die jeweils definierten Nutzungsmaße festgesetzt wurden. Angeichts des noch laufenden Verfahrens „Urbane Mitte“ wären ansonsten zum heutigen Zeitpunkt die Grundstücksübertragungen nicht abgeschlossen, geschweige denn der Park gebaut. Ein Gesamtpaket an vertraglichen Regelungen hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen. Mit der Planung des Bürostandorts werden insbesondere die Belange der Wirtschaft sowie die Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen berücksichtigt. In der Stellungnahme wird nicht begründet, warum der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu Lasten der Lebensqualität von mehreren tausend Bewohnenden und Nutzenden gehen sollte.
		Auf klimapolitische Veränderungen wird in keiner Weise eingegangen.	467.9	Der Berliner Senat verfolgt das langfristige Ziel, Berlin bis zum Jahr 2050 zu einer klimaneutralen Stadt zu entwickeln. Mit diesem ambitionierten Klimaschutzziel reagiert Berlin wie viele andere internationale Metropolen auf die Gefahren des Klimawandels und leistet seinen Beitrag zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. Auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von allen Vertragsparteien der UNFCCC, seinerzeit 195 Staaten und die Europäische Union, ein Übereinkommen verabschiedet. Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2°C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Die Vertragsstaaten streben danach die Erreichung bestimmter Ziele an, sagen sich gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit bei Erreichung dieser Ziele zu und legen fest, jeweils Minderungsmaßnahmen entsprechend individueller Beiträge zur Reduzierung zu ergreifen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Einen Beitrag zur Umsetzung dieser Ziele sollen die Gemeinden mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben, die daraus resultieren, werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.
		Die von vielen gesellschaftlichen Gruppen erhobenen Forderungen zur Umpfung und dem Bau von bezahlbaren Wohnraum in diesem Bereich wurden nicht aufgegriffen.	467.10	Eine Stadt, insbesondere eine Metropole wie Berlin, muss unterschiedlichste Nutzungsanforderungen erfüllen. Dazu werden in übergeordneten gesamtstädtischen Planungen gut geeignete Standorte verortet. Die Berücksichtigung dieser Planungen ist in der Begründung ausführlich dargestellt. Der Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen 2030 sieht im Bereich des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keinen Wohnungsneubau vor. Gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030 liegt das Plangebiet jedoch im „Eignungsraum Büronutzung in gemischten / urbanen Lagen“. Es entspricht damit den gesamtstädtischen Planungen sowie der planerischen Entscheidung des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg, hier Kerngebiete für überwiegend Büro- und Gewerbenutzungen festzusetzen. Wohnnutzungen sind nicht geplant; Betriebswohnungen sind im Plangebiet nur ausnahmsweise zulässig. Die städtebaulichen Ziele liegen im weiten Ermessen des zuständigen Plangebers (Oberverwaltungsgericht Münster, Urteil vom 30. Januar 2018 – 2 D 102.14.NE, BeckRS 2018, 6521 Rn. 111; Oberverwaltungsgericht Schleswig, Urteil vom 15. März 2018 – 1 KN 4.15, BeckRS 2018, 8706 Rn. 42). Auch im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ eine Kerngebietsnutzung vorgesehen. In Ergänzung zu den anderen Baufeldern um den Park am Gleisdreieck, die einen Wohnschwerpunkt erhalten sollten, wurde bewusst eine andere Nutzung bevorzugt. Hier sollten Büroarbeitsplätze entstehen, eine

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Grundversorgung sowie ein urbaner Nutzungsmix angeboten werden. Die ‚Urbane Mitte‘ sollte nie ein Wohnstandort werden. Eine Wohnnutzung entspräche auch nicht der Gebietstypologie eines Kerngebiets. Gemäß § 7 Abs. 1 BauNVO dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Wohnungen sind nur als Betriebswohnungen zulässig. Sonstige Wohnungen könnten im Bebauungsplan zulässig gemacht werden, sind aber immer untergeordnet. Die Wohnungsbauleitstelle der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW) hat auch keine Forderungen nach Schaffung von Wohnungen an diesem Standort gestellt. Sie hat vielmehr bestätigt, dass ihre Belange durch die Planung nicht berührt werden. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ mit ihren offenen Gleisanlagen und Bahnhöfen (Fernbahn, U-Bahnen, zukünftig S-Bahn) im Westen und Nordwesten, von denen die U- und S-Bahnen in Hochlage geführt werden, in Kombination mit dem lauten Standort der STATION Berlin im Norden und den Freizeitanlagen im Süden ist als Wohnstandort auch weitestgehend ungeeignet. In der schalltechnischen Untersuchung werden die Immissionen durch den Verkehrslärm, den Gewerbelärm und den Freizeitlärm ermittelt und bewertet. Es wird darauf hingewiesen, dass das Fachgutachten aktualisiert wurde und unter dem Titel „Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Schalltechnische Untersuchung“ mit Stand vom 02.11.2022 vorliegt. <u>Verkehrslärm</u> Durch den Verkehrslärm wird der Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung nachts von 60 dB(A) an folgenden Fassaden der geplanten Gebäude überschritten:

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Turm 6: Südwest- und Nordwestfassade Turm 7: Süd-, West- und Nordfassade Sockelbau: Süd-, West- und Nordfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für die genannten Fassaden ein besonderes Abwägungserfordernis in Bezug auf schutzbedürftige Wohnnutzungen. Diese wären nur ausnahmsweise in besonderen städtebaulichen Einzelfällen möglich. Fenster schutzbedürftiger Aufenthaltsräume, die zur Belüftung der Räume erforderlich sind, wären an diesen Fassaden auszuschließen. Der Plangeber hat sich hier aus den zuvor genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Ein besonderer städtebaulicher Einzelfall liegt nach dem Plangeber aus diesen Gründen hier nicht vor. Es bestehen aus Sicht des Plangebers keine derart gewichtigen Argumente, die eine Wohnnutzung an diesen Fassaden rechtfertigen und das hier bestehende besondere Abwägungserfordernis bei der Überschreitung des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung überwinden. Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr (SOW) in Kerngebieten nachts von 55 dB(A) wird an folgender Fassade um bis zu 5 dB(A) überschritten: ▪ Turm 6: Nordostfassade Gemäß Berliner Lärmleitfaden 2021 ergibt sich für diese Fassade ein hohes Abwägungserfordernis für schutzbedürftige Nutzungen. Es wären besondere passive Lärmschutzmaßnahmen wie lärmoptimierte Grundrissgestaltung der Wohnungen, besondere Fensterkonstruktionen oder bauliche Maßnahmen gleicher Wirkung zu berücksichtigen. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Der schalltechnische Orientierungswert Verkehr wird nachts an folgenden Fassaden eingehalten: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Hier ergibt sich ein einfaches Abwägungserfordernis. Eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen zu diesen Fassaden wäre uneingeschränkt möglich. Bei Überschreitung eines Beurteilungspegels des Verkehrslärms nachts von 50 dB(A) sollten für eine bestimmte Anzahl von Aufenthaltsräumen besondere Fensterkonstruktionen in Betracht gezogen werden. Näheres wird im Berliner Lärmleitfaden 2021 geregelt. Der Plangeber hat sich hier aus den oben genannten Gründen gegen eine Wohnnutzung an diesen Fassaden entschieden. Die genannten Gründe, die gegen eine Wohnnutzung sprechen, überwiegen vorliegend. Mit Blick auf die im Plangebiet ausnahmsweise zulässigen Betriebswohnungen können durch passive Schallschutzmaßnahmen gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden, was im Einzelfall im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen ist. Im Übrigen wird auf die Begründung zu den Betriebswohnungen in Kapitel A III.3.1.1.6 verwiesen. <u>Gewerbelärm</u> Relevant sind hier insbesondere die Schallimmissionen der STATION Berlin. Im Wesentlichen werden die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Kerngebiete von tags/nachts 60/45 dB(A) eingehalten. Lediglich in einem von vier Szenarien wird vor Teilflächen der Nordostfassade in einigen Geschossen des Turms 6 der IRW nachts von 45 dB(A) geringfügig um maximal 0,5 dB überschritten. An der Nordwestfassade zeigen sich lediglich in einem schmalen Bereich am nördlichen Rand

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				IRW-Überschreitungen in einer vergleichbaren Höhe. In Anbetracht der an diesen Fassadenbereichen vorherrschenden hohen Verkehrslärmpegel nachts von 60 bis 68 dB(A) kann von einer weitgehenden Überlagerung der Veranstaltungsgeräusche durch den vorherrschenden Verkehrslärm ausgegangen werden. <u>Freizeitlärm</u> Laut schalltechnischer Untersuchung werden mit Blick auf den Freizeitlärm (Freizeitanlagen im Park am Gleisdreieck) die zulässigen Immissionsrichtwerte tagsüber innerhalb der Ruhezeit abends sowie sonn- und feiertags zusätzlich innerhalb der Mittagszeit an der Südfassade von Turm 7 um maximal 5 dB(A), an der Westfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade um 0,8 und 3,2 dB(A) überschritten. Diese Immissionsbegrenzungen der Freizeitlärm-Richtlinie für Ruhezeiten orientieren sich in erster Linie am Schutzbedürfnis von Wohnnutzungen. Es wäre daher an der Westfassade, der Südfassade und dem südlichen Teil der Ostfassade von Turm 7 für eine Wohnnutzung zu laut. Für Betriebswohnungen sind diese Anforderungen indes laut Fachgutachten nicht anzuwenden. Diese Einschätzung teilt auch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr Sen-UMVK). <u>Zusammengefasst</u> Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wäre eine Ausrichtung der Fenster von Aufenthaltsräumen in Wohnungen nur zu folgenden Fassaden uneingeschränkt möglich: ▪ Turm 6: Südostfassade ▪ Turm 7: nördlicher Abschnitt der Ostfassade ▪ Sockelbau: Ostfassade Das Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wurde mit der Fachbehörde bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Ver-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				kehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Auch das Umwelt- und Naturschutzamt des Bezirks hat die Ansiedlung von Wohnnutzungen aufgrund der umliegenden emittierenden Anlagen als kritisch angesehen. Für die vorgesehene Kerngebietsnutzung ist die ‚Urbane Mitte Süd‘ dagegen gut geeignet. Die Belange wurden in die Abwägung eingestellt. In der ‚Urbanen Mitte Süd‘ würde mit einem geringen Anteil an Wohnungen in der ansonsten dominierenden Gewerbe-/ Büronutzung weder das Ziel einer ausgeglichenen Nutzungsmischung (Wohnen/ Gewerbe) erfüllt, noch könnte eine Wohnqualität erreicht werden. Das soziale Wohnumfeld fehlt und es würden Nutzungskonflikte vorbereitet werden. Das würde auch die Lage am Park nicht ausgleichen. Auch wenn es einen großen Wohnungsbedarf in Berlin gibt, ist dieser Standort weitestgehend ungeeignet. Im Ergebnis der Abwägung soll in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ keine flächenmäßig völlig untergeordnete Wohnnutzung in eine ansonsten dominierende Gewerbe-/ Büronutzung eingefügt werden. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.
		Ausdrücklich schließen sich die NaturFreunde Berlin der Stellungnahme der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. an und fordern die Aufgabe der geplanten Bebauung.	467.11	Im Ergebnis der Abwägung wird der Forderung, die geplante Bebauung aufzugeben, nicht nachgekommen.
		Aufgrund der Planungen zur Schaffung von „urbanen Räumen“ sind die neuen Hochhäuser „ <i>zum Teil relativ nahe zueinander angeordnet und weisen daher teilweise reduzierte Abstandsflächen</i> “ (Müller-BBM GmbH, BV Urbane Mitte, Berlin - Tageslichteintrag in ausgewählten Räumen - Bericht Nr. M130389/11, S.5) auf.	467.12	-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Diese dichte Bebauung führt zu einer Entwertung des gesamten Parks am Gleisdreieck und degradiert den Park zu einem „grünen Vorgarten“ für die „Urbane Mitte“. Sie engt den Park deutlich ein und reduziert den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend. <i>„Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begrünungsverpflichtung ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten.“</i> (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., Einspruch zum B-Plan–140cab., 16.12.2020, S.1)	467.13	Es wird nicht begründet, warum die Bebauung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ den gesamten Park am Gleisdreieck entwerten und den Erholungswert reduzieren sollte. Das subjektive Empfinden, dass der Bau der beiden Türme 6 und 7 den Park einengt, wird zur Kenntnis genommen. Es ist unklar, was mit dem Nachweis der Begrünungsverpflichtung gemeint ist. Eine Begrünungsverpflichtung ist nicht bekannt. Der Park am Gleisdreieck und das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteile der Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks. Für das Projekt ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für die ‚Urbane Mitte Süd‘ liegt als Bestandteil des Masterplans ein erstes Freianlagenkonzept vor. Die Projektträgerin hat sich im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ zu folgendem verpflichtet: ▪ Zur Erstellung eines qualifizierten Freianlagenkonzept ▪ Zur Abstimmung des Konzepts mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie GrünBerlin ▪ Zur Umsetzung des abgestimmten Freianlagenkonzepts, zur Pflege und dauerhaften Unterhaltung. Den sich aus dem Bebauungsplan ergebenden Ausgleichspflichten nachteiliger Auswirkungen gemäß § 18 BNatSchG in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB kommt die Projektträgerin umfassend nach (vgl. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 84 ff).
		Die NaturFreunde halten das Konzept der „Urbanen City“ für eine falsche Herangehensweise für den heute schon dicht besiedelten Bezirk Friedrichshain- Kreuzberg. In dieser Konzeption setzen sich die problematischen Planungen fort, die sich auch am „Dragonerareal“, bei den geplanten Bauten am Post-scheckamt und anderen übermäßigen Verdichtungen in der Innenstadt zeigen.	467.14	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde das Konzept für die ‚Urbane Mitte Süd‘ für eine übermäßige Verdichtung in der Innenstadt halten. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ handelt es sich um die Reaktivierung einer innerstädtischen Gewerbebrache. Durch diese Maßnahme der Innenentwicklung statt der zusätzlichen

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Inanspruchnahme von Flächen wird dem im BauGB formulierten Ziel entsprochen, mit Grund und Boden sparsam umzugehen.
		Die NaturFreunde teilen die Einschätzung, dass sich <i>„Lage, Dichte und Höhe der zulässigen Bauten [...] negativ auf den angelegten ‚Park am Gleisdreieck – Westpark‘ auswirken“</i> (Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung und Bauen, Stellungnahmeersuchen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140cab vom 7.12.2018, 16.01.2019, S.1) werden.	467.15	Es wird nicht begründet, warum sich die Lage, Dichte und Höhe der durch den Bebauungsplan zulässigen Bauten (insbesondere Turm 6 und 7) negativ auf den Westpark auswirken sollten.
		Ebenso ist der Feststellung richtig, dass <i>„die Problematik der Beeinträchtigung der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen, welche im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Schöneberger Grünflächen/Grünzug liegen, im Bebauungsplanentwurf VI-140cab nicht ausreichend gewürdigt sind“</i> (ebd.). Weiter wird in der Stellungnahme ausgeführt: <i>„Hierzu gehören Nachteile, die durch Verschattung entstehen sowie die bedrängende Wirkung der geplanten Gebäudetürme, die sich in geringem Abstand zu den Grünflächen bis in eine Höhe von ca. 50 Meter über dem Geländeniveau erheben werden. Hier bestehen Bedenken, da sich diese Qualitätsverluste auf den Grünzug in seiner Gesamtheit auswirken werden.“</i> (ebd. S.2).	467.16	Im Bebauungsplan soll die Zulässigkeit zweier Türme mit einer Höhe von 49 m (im Norden) und 25 m (im Süden) festgesetzt werden. Diese Höhenabstufung wurde gewählt, um einen gestaffelt abfallenden Übergang der bis zu 90 m hohen Türme im Norden der 'Urbanen Mitte' (Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) zum Ostpark im Süden zu erhalten. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden die Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck untersucht, das Ergebnis berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. In der Stellungnahme werden als Auswirkung die Verschattung des Ostparks und die bedrängende Wirkung der Gebäudetürme auf den Ostpark benannt. Wörtlich heißt es: „Beeinträchtigungen der direkt östlich vom Geltungsbereich befindlichen Grünflächen“. Es wird darauf hingewiesen, dass östlich, genauer südöstlich des Plangebiets, lediglich das Wäldchen liegt, das zum Ostpark gehört. Der Großteil des Ostparks schließt sich südlich des Plangebiets an. <u>Verschattung Ostpark</u> Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten zur Belichtung und Besonnung angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. In der aktualisierten Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Wesentlichen wandert der Schatten am Nachmittag (ab ca. 14 Uhr) über Teile des Wäldchens, dessen Baumbestand bereits zu einer Verschattung der Fläche führt. Lediglich im Frühjahr und Herbst fällt der Schatten am späten Nachmittag (ca. 17.30 Uhr) für einen kurzen Zeitraum auch auf Teile des Ostparks östlich der Ladestraße, ebenso im Sommer in den Abendstunden (ab ca. 20 Uhr). Andere Bereiche des Ostparks sind nicht betroffen. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Ostpark sind damit als sehr gering zu bewerten. Sie kann hingenommen werden. <u>Bedrängende Wirkung</u> Die Einschätzung, dass der weitläufige Ostpark durch die beiden Türme 6 (MK 6) und 7 (MK 7), insbesondere durch den angrenzenden nur 25 m hohen Turm 7 (MK 7) bedrängt wird, wird nicht geteilt. Zusammengefasst sind keine Qualitätsverluste des Ostparks feststellbar und die Bedenken, dass es Auswirkungen auf den

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Grünzug in seiner Gesamtheit geben würde, sind damit unbegründet. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein lebendiges Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.
		Der nördliche Teil des Planungsareals grenzt an heute bereits „verdichtete Baustrukturen des Stadtteils Kreuzberg“ (Bulwiengesa, WIRKUNGSANALYSE KONKRETISIERTES NUTZUNGSKONZEPT URBANE MITTE BERLIN, BERLIN, 18. Dezember 2018, S. 5.) an. Bereits heute leben „in einem 500-m-Radius aktuell knapp 3.100 Einwohner [...] im 501- bis 700-m-Radius weitere rd. 6.600 Einwohner. Zusätzlich geplant bzw. bereits in Bau sind diverse Wohnungsneubauten, so dass die Zahl der Einwohner im Nahbereich von rd. 700 m perspektivisch deutlich ansteigen wird.“ (ebd.)	467.17	-
		Der vorgelegte Bebauungsplan trägt nicht zur Schaffung einer nachhaltigen Urbanität bei, da Urbanität mehr ist „als bloße Addition einzelner Elemente“ (Walter Siebel, Was macht eine Stadt urban?, in: Oldenburger Universitätsreden Nr. 61, 1994, S. 7) zu verstehen ist. Die Urbane Mitte Süd erscheint jedoch als solches „einzelne Element“, dass der räumlichen Umgebung aufgesetzt wird und mit einer notwendigen harmonischen Stadtgestaltung bricht.	467.18	Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden die Voraussetzungen geschaffen, hier (im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan VI-140caa (Urbane Mitte Nord)) einen urbanen Ort zu entwickeln. Die tatsächliche Entwicklung eines Ortes kann nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden, sondern erfordert, dass der durch den Bebauungsplan gesetzte Rahmen entsprechend genutzt und ausgefüllt wird. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass dieser besondere Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Auch im 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wurde der Entwurf mit den sieben Türmen (gesamte ‚Urbane Mitte‘), der die Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ darstellt, als erster Platz prämiert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) ist im §6, Absatz 1 ausdrücklich bestimmt, dass „<i>die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Pflanzen- und Tierwelt [...] in ihrer Funktions- und Regenerationsfähigkeit sowie ihrem Zusammenwirken gesichert und entwickelt werden [sollen]</i>“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin/ Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Potsdam, Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007), a.a.O., S. 6.) und hierbei „<i>den Anforderungen des Klimaschutzes [...] Rechnung getragen werden</i>“ (ebd.) sollen. Dabei sollen „<i>Freiräume mit hochwertigen Schutz-, Nutz- und sozialen Funktionen [...] in einem Freiraumverbund entwickelt werden</i>“ (ebd.). Der vorgelegte Plan ist jedoch im Widerspruch zum Landesentwicklungsprogramm einseitig auf die möglichst intensive Nutzung des vorhandenen Raumes für Bebauung ausgerichtet. Hier kommen die Belange der Entwicklung der Naturgüter und des Klimaschutzes bei weitem zu kurz.	467.19	Die Grundsätze des LEPro 2007 werden mit dem Bebauungsplan berücksichtigt. Es bestehen keine Widersprüche. Das LEPro 2007 ist Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere sind in § 5 LEPro 2007 die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung festgelegt. Diese sind: ▪ Die Siedlungsentwicklung soll auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden. ▪ Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben. ▪ Bei der Siedlungsentwicklung sollen verkehrssparende Siedlungsstrukturen angestrebt werden. In den raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen, die durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossen sind, soll sich die Siedlungsentwicklung an dieser Verkehrsinfrastruktur orientieren. ▪ Der innerstädtische Einzelhandel soll gestärkt und eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs (Grundversorgung) gesichert werden. Großflächige Einzelhandels-einrichtungen sollen den zentralen Orten entsprechend der jeweiligen Funktionszuweisung zugeordnet werden. Mit der verdichteten Nachnutzung der innerstädtischen Branche im Plangebiet, die sehr gut durch schienengebundenen Personennahverkehr erschlossen ist, wird den Grundsätzen aus § 5 LEPro 2007 weitgehend entsprochen. Auch der innerstädtische Einzelhandel soll am Standort gestärkt und die Grundversorgung gesichert werden, allerdings in einem beschränkten Umfang unter Berücksichtigung der umliegenden Zentren.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				In § 6 LEPro 2007 sind die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt. Gemäß Abs. 3 sollen die siedlungsbezogenen Freiräume für die Erholung gesichert und entwickelt werden. Diesem Grundsatz wird zwar nicht im Plangebiet selbst, aber durch die Berücksichtigung des angrenzenden Parks am Gleisdreieck, der geplanten fließenden Übergänge und Funktionsergänzungen entsprochen.
		Die Pläne müssen grundlegend verändert werden und Grünflächen und Frischluftschneisen gesichert werden. Solche <i>„klimawirksamen Freiflächen nutzen ganzen Quartieren und Stadtteilen“</i> (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima. Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, August 2011, S. 36). Ausdrücklich weist der StEP Klima darauf hin, dass <i>„Maßnahmen an Einzelgebäuden und Häuserblocks [...] dagegen die Situation vor Ort [...] erst bei einer Realisierung in großer Zahl auf Quartiers-, Bezirks- oder gar gesamtstädtischer Ebene Wirkung zeigen“</i> (ebd.) und weist darauf hin, dass deshalb <i>„immer die Situation im Außenraum im Vordergrund“</i> (ebd.) stehen muss.	467.20	Der Park am Gleisdreieck bleibt vollumfänglich erhalten. Parkflächen sind kein Bestandteil des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Damit ist auch weiterhin die Frischluftschneise gesichert.
		Aus diesem Grund schlagen die NaturFreunde Berlin eine deutliche Reduzierung der zu bebauenden Fläche vor und eine Ausweisung von zusätzlichen Grünflächen vor.	467.21	Wie bereits in Zeile 467.8 dargestellt, sind die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.
		<u>Park am Gleisdreieck wird übernutzt</u> Für das Vorhaben „Urbane Mitte“ wird „ein zukünftig zu erwartenden Aufkommen über alle Nutzungen von rund 15.920 Nutzern/Tag für das gesamte Vorhaben“ (HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140cab »Urbane Mitte Süd« in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg, 27.03.2019, S. 71) unterstellt. Schon heute „<i>unterschreitet der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg den durchschnittlichen Ausstattungswert mit öffentlichen Grünflächen um knapp 66 % und weist mit 10,07 qm/Einwohner den mit Abstand niedrigsten Grünflächenanteil der Bezirke auf</i>“ (Bulwiengesa, GUT-ACHTERLICHE STELLUNGNAHME Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck - B-Plan VI-140 caa Urbane Mitte Nord - B-Plan VI-140 cab Urbane Mitte Süd, 28.11.20219, S. 4). „<i>Aufgrund seiner mit Abstand höchsten Einwohnerdichte von 14,17 Einwohner/qm Bodenfläche (Durchschnitt Berlin: 4,20 EW/qm, Stand 31.12.2018) besteht damit für die Bewohner Friedrichshain-Kreuzbergs ein intensiv ausgeprägter Wunsch nach ausreichenden Grün- und Erholungsfläche im Bezirk bzw. Stadtteil.</i>“ (ebd.)	467.22	Zur detaillierteren Analyse der Grünflächenversorgung im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie zur Entwicklung eines Handlungskonzepts wurde 2019 im Auftrag des Umwelt- und Naturschutzamtes im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg eine Studie mit dem Titel „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg, Potenzialanalyse“ erarbeitet. Hier wird die Grünflächenversorgung im Bezirk für Teilräume analysiert. Dieser Studie ist zu entnehmen, dass die Quartiere im Umfeld des Parks am Gleisdreieck ausreichend mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünflächen versorgt sind. In die Bewertung einbezogen werden öffentliche Grünflächen mit einer Mindestgröße von 0,5 ha, die in maximal 500 m Entfernung liegen (siehe Seite 24-25). In der Karte „Räumliches Gesamtkonzept“ wird für das Plangebiet mit Umfeld ‚lediglich‘ empfohlen, den Park am Gleisdreieck als öffentliche Grünfläche zu sichern und weiterzuentwickeln. Hier wurde kein weiterer Handlungsbedarf festgestellt. Die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird sich auch auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck auswirken. Um diese Zunahme zu quantifizieren und zu bewerten wurde eine gutachterliche Stellungnahme verfasst. Das Ergebnis dieser gutachterlichen Stellungnahme „Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ (Stand 28.11.2019) ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				mit Stand vom 06.08.2020 auf Seite 238-239 dargestellt. Aufgrund von Bürgerstellungnahmen und daraus resultierenden erforderlichen Richtigstellungen wurde das Fachgutachten in 2021 angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor. Sowohl der Park am Gleisdreieck als auch die Bebauung und Nutzung des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ sind Bestandteil des Gesamtkonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags für das Gleisdreieck. Das Nebeneinander und Miteinander der Nutzungen wurde so geplant und keine der Nutzungen hat einen Vorrang vor der anderen. Zusammenfassend kommt das Gutachterbüro in Bezug auf die Frequentierung des Parks am Gleisdreieck durch Besucher und Nutzergruppen der Angebote in der geplanten ‚Urbanen Mitte Süd‘ zu folgendem Ergebnis: ▪ Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann von einer Zusatzfrequentierung im Park am Gleisdreieck in Höhe von rd. 134 Personen/Tag ausgegangen werden. ▪ Bezogen auf ein Parkgelände von 26 ha (ohne Flaschenhalspark) resultiert daraus eine "Mehrfrequentierung" von durchschnittlich einem Besucher je 386 qm Parkfläche (Park am Gleisdreieck Ost und West). Unter Berücksichtigung der Geschossflächenverteilung verteilt sich das ermittelte zusätzliche Besucheraufkommen im Park auf 134 Personen werktäglich durch die „Urbane Mitte Süd“ mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche. Wochenenden bleiben aufgrund der üblichen Arbeitszeitenregelungen davon unberührt. ▪ Der Park am Gleisdreieck erfährt besonders am Wochenende und im Sommerhalbjahr eine hohe Frequentierung und Nachfrage. Das Wochenende wird auch in Verbindung mit den Neubauten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ wei-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				terhin den Anwohnern "gehören". Denn im Regelfall bleiben die Bürobeschäftigten am Wochenende ihrem Arbeitsplatz fern, so dass aus dieser Nutzergruppe dann keine zusätzlichen Frequenzimpulse für den Park am Gleisdreieck ausgehen. Bei allen angestellten Betrachtungen zur Frequentierung des Parks am Gleisdreieck gilt es festzuhalten, dass der Park am Gleisdreieck eine öffentliche Parkanlage ist. Er ist als eine der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet worden und wird auch so genutzt. Eine öffentliche Parkanlage dient keiner besonderen Nutzergruppe, sondern der Allgemeinheit vornehmlich zur Erholung. Die zukünftigen Nutzenden der ‚Urbanen Mitte‘ können den Park am Gleisdreieck nutzen wie jeder andere auch. Wie für alle Grünanlagen gilt auch für den Park am Gleisdreieck, dass die Benutzung schonend erfolgen muss, so dass Anpflanzungen und Ausstattungen nicht beschädigt, verschmutzt oder anderweitig beeinträchtigt und andere Anlagenbesuchende nicht gefährdet oder unzumutbar gestört werden. Es wird von allen Nutzenden ein angemessenes schonendes Verhalten und gegenseitige Rücksichtnahme eingefordert. Denn die meisten Probleme in den Parkanlagen werden weniger durch die Anzahl der Nutzenden als durch das Verhalten der Nutzenden verursacht. Es gibt keinen Grund zur Annahme, dass sich die Bürobeschäftigten und übrigen Nutzenden in der ‚Urbanen Mitte‘ bei einer Nutzung des Parks am Gleisdreieck nicht an diese im Grünanlagengesetz formulierten Regeln halten würden. Im Ergebnis sind die Auswirkungen aus dem Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ mit maximal 134 Personen werktäglich im Park mit durchschnittlich einem Besucher je 1.940 qm Parkfläche als gering und verträglich zu bewerten. Durch die Festsetzungen ist weder eine relevante Beeinträchtigung des Parks noch der Parknutzer erkennbar. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attrakti-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				ves Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert
		Die geplante intensive Verdichtung in dem Planungsgebiet steht damit im Widerspruch zu nahezu allen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung.	467.23	Es ist unklar, zu welchen wesentlichen Zielen der Stadtentwicklung der Bebauungsplan im Widerspruch stehen soll. Die Planung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ entspricht dem im BauGB verankerten Ziel der Innenentwicklung.
		Problematisch erscheint in der Gutachterlichen Stellungnahme von bulwiengesa, dass sie den Park am Gleisdreieck vor allem unter der Grünflächenausstattung im 1.000-Meter- Radius untersuchen (siehe: ebd., S.5). Dies wird der zentralen Lage und den realen Nutzer*innen des Parks in keiner Weise gerecht, die auch aus größerer Entfernung zu dem Park kommen, da sich im hochverdichteten Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zu wenig grüne Erholungsfläche befindet. Das hier zur Abschätzung des Nutzungsdrucks zu berücksichtigende Einzugsgebiet wurde grob fehlerhaft abgeschätzt, es ist erheblich größer. Das wird auch durch die Stellungnahme deutlich, in der ausgeführt wird, dass <i>„sich für die Anwohner des Parkensembles eine ungleich bessere und höhere Ausstattung mit öffentlichen Grünflächen [zeigt] als in den überwiegenden Teilen der angrenzenden Bezirke“</i> (ebd.). Deshalb ist der prognostizierte <i>„absehbare Anstieg im fußläufigen Nahbereich von + 24 %“</i> (ebd., S.5) für den Park am Gleisdreieck deutlich unterschätzt und mit der realen Gefahr der weiteren Übernutzung der Grünfläche verbunden.	467.24	Die Stellungnahme bezieht sich auf das Fachgutachten „Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck (B-Plan VI-140caa u. VI-140cab)“ (Stand: 28.11.2019). Das Fachgutachten orientiert sich an der in Berlin üblichen Methodik zur Ermittlung des Versorgungsgrads mit wohnungs- und siedlungsnahem Grün. Es liegt keine Fehleinschätzung des Einzugsgebiets vor. Genauso wie Nutzende des Parks auch aus einer größeren Entfernung kommen können, nutzen auch nicht alle Personen im betrachteten Einzugsgebiet den Park, sondern nutzen ggf. auch andere Parkanlagen / Grünflächen. Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Fachgutachten aktualisiert, allerdings nicht in dem hier gegenständlichen Kritikpunkt. Das Fachgutachten liegt unter dem Titel „Urbane Mitte am Gleisdreieck - Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck / Nutzerfrequenz, B-Plan VI-140caa Urbane Mitte Nord, B-Plan VI-140cab Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 10.12.2021 vor.
		Die Einschätzung, dass <i>„die Bürobeschäftigten in der Urbanen Mitte am Gleisdreieck mit künftig maximal rd. 2.650 Beschäftigten zwar eine große Gruppe darstellen“</i> (ebd., S.8) in der <i>„der zeitlich knapp bemessenen</i>	467.25	Es ist durchaus möglich, dass die zukünftigen Bürobeschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ihre Pause im Park am Gleisdreieck verbringen werden. Es ist ein Stadtentwicklungsziel, dass Bewohnende und Beschäftigte des nutzungsgemischten

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>Mittagspause in der dortigen Gastronomie und im Einzelhandel in Erscheinung treten werden“ (ebd.) wird realen Freizeitverhalten in der Mittagspause nicht gerecht.</i> Gerade aufgrund der langen Arbeit in geschlossenen Räumen werden viel der in der Urbanen Mitte Arbeitenden, die Mittagspause nutzen, um bei schönem Wetter im angrenzenden Park ihre Mittagspause zu verbringen und damit den Nutzungsdruck auf den Park deutlich erhöhen. Diese Tatsache räumt die Stellungnahme auch ein, in dem sie festhält, dass „es im Sommerhalbjahr bei sommerlichen Temperaturen zu Spitzenbelastungen kommen kann, die auch durch einen höheren Anteil von Bürobeschäftigten in der Urbanen Mitte am Gleisdreieck zustande kommen“ (ebd., S.11).		Areals gleichermaßen die Möglichkeit haben, den Park zu nutzen, wobei die Nutzung durch die Beschäftigten in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ auf die Pausenzeiten, insbesondere die Mittagspause, begrenzt sein wird.
		<u>Massive Versiegelung nicht akzeptabel</u> „Der stärkste Eingriff erfolgt über den hohen Grad an Bodenversiegelung. In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park.“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 215) Diese einseitige Ausgleichsfestlegung ist nicht mit einer nachhaltigen Entwicklung der Stadtplanung vereinbar.	467.26	Das Zitat ist unvollständig wiedergegeben. In der Begründung heißt es: „Der stärkste Eingriff erfolgt über den hohen Grad an Bodenversiegelung. In der Wahrnehmung erfolgt der Ausgleich durch die Freiflächen in dem angrenzenden großen Park. Fachbezogen werden als (eine) Ausgleichsmaßnahme im beschränkten Umfang Dachbegrünungen festgesetzt. Der gesamte Eingriff muss überwiegend planextern ausgeglichen werden. Zum Ausgleich sind Maßnahmen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vorgesehen. Die Bunkerberge im Volkspark Friedrichshain sollen ökologisch aufgewertet werden. Eine näher gelegene Ausgleichsfläche stand nicht zur Verfügung. Dem Bebauungsplan werden außerdem Pflanzmaßnahmen als Ausgleichsmaßnahme zugeordnet.“ Der ermittelte Ausgleichsbedarf wird vollständig gedeckt. Im Park am Gleisdreieck sind keine Ausgleichsmaßnahmen für das Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ vorgesehen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die vertretbare Dichte der Bebauung im Planungsgebiet wird so überzogen, dass <i>„Von den untersuchten 11 Fassaden [lediglich] 7 Fassaden die Regel-Abstandsflächen ein[halten] oder unterliegen einer abstandsrechtlichen Privilegierung“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 149.).	467.27	Bei planerischen Festsetzungen, die bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln zu geringeren Abstandsflächen führen, müssen die Auswirkungen auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter des § 6 BauO Bln in der Abwägung berücksichtigt werden. Hierzu gehört vor allem die durch die geringere Abstandsflächentiefe bewirkte Verschlechterung des Zutritts von Licht. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird nachgewiesen, dass diese geschützten Rechtsgüter im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden.
		Bei vier Fassaden liegen die Abstandsflächen <i>„teilweise auf anderen Grundstücken, die keine öffentliche Verkehrs- oder Grünfläche sind“</i> (ebd.). Nur durch die Zustimmung der STATION Berlin und das Land Berlin (BIM/ Deutsches Technikmuseum) <i>„zur Lage von Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln“</i> (ebd., S.150) war es möglich, diese völlig überdimensionierte Bebauung zu begründen.	467.28	Es ist nicht richtig, dass die Zustimmung der Nachbar*innen STATION Berlin und Land Berlin (für das DTM) für die Festsetzung der Planung erforderlich ist. Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen. Ergeben sich dadurch geringere Abstandsflächen, hat es gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln damit „sein Bewenden“. Auf die Nachbargrundstücke bezogen bedeutet das, es fallen keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke. Die Abstandsflächenüberschreitungen, die sich bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln ergeben würden, sind daher fiktiv. Als Voraussetzung für die ausdrückliche Baukörperfestsetzung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln ist eine umfassende Abwägung erforderlich. Darüber hinaus kann eine Zustimmung der Nachbar*innen zur Lage von Abstandsflächen auf den jeweiligen Nachbargrundstücken bei Anwendung der Regel-Abstandsflächen (§ 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln) angestrebt

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				werden. Diese Zustimmung unterstützt das Abwägungsergebnis zur ausdrücklichen Baukörperfestsetzung und den damit verbundenen geringeren Abstandsflächen, ist jedoch für die Festsetzung im Bebauungsplan nicht zwingend erforderlich. Unabhängig davon haben die Nachbar*innen hier aber die Zustimmung erteilt. Die Zustimmungen sind Bestandteil von Nachbarschaftsvereinbarungen.
		Bei den notwendigen Zustimmungen der Nachbar*innen handelte es sich um öffentliche Grundstücke oder um den Grundstückseigentümer. Faktisch ist dies ein Erlass der Verpflichtung für die stadtplanerisch eigentlich zwingend geforderten Ausgleichs- und Entlastungsflächen – ohne jede Notwendigkeit und ohne jede Gegenleistung, zum Schaden der Bevölkerung der Stadt und nur zum Nutzen einiger weniger Investoren. Die NaturFreunde stellen diese „In-sich-Genehmigung“ grundlegend infrage und erwarten, dass bei den Abwägungen die gesamtstädtischen Belange und nicht die Planungen der öffentlichen und privaten Auftraggeber zu berücksichtigen sind.	467.29	Der Inhalt dieser Ausführung ist insgesamt unklar. Unklar ist auch, welchen Schaden die Bevölkerung Berlins nehmen sollte. Die Zustimmungen wurden von den Nachbar*innen ▪ der Grundstückseigentümerin der STATION Berlin ▪ der BIM Berliner Immobilienmanagement in Vertretung des Landes Berlin für das Grundstück des Deutschen Technikmuseums (DTM) und ▪ der Grundstückseigentümer der ‚Urbanen Mitte Nord‘ erteilt. Die Zustimmung der Nachbar*innen führt nicht dazu, dass der erforderliche Ausgleich für den naturschutzrechtlichen Eingriff nicht erforderlich wäre. Auch die Verkürzung der Abstandsflächen führt nicht zu einem Verlust notwendiger Flächen. Denn die Schutzziele des Abstandsflächenrechts sind eingehalten. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden ausdrückliche Baukörperfestsetzungen getroffen. Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln fallen damit keine Abstandsflächen auf die Nachbargrundstücke. Für diese Festsetzung wurden die Auswirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis werden die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts, wie ausreichende Besonnung und Belichtung, Belüftung und ausreichender Sozialabstand, gewahrt und es liegen gesunde Arbeitsverhältnisse vor, s. Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020, Seite 155 ff.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans werden - gemäß § 1 Abs. 7 BauGB - die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Die wesentlichen Abwägungsinhalte werden in der Begründung zum Bebauungsplan dargestellt.
		Mit der intensiven Bebauung „versuchen die Investoren der Urbanen Mitte, ein Maximum an Geschossfläche herauszuholen, auch über das im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Maß. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen nun 23.750 m ² Bruttogeschossfläche realisiert werden. Je nach Berechnungsmethode entspricht dies einer GFZ von 4,1 beziehungsweise 5,1 – obwohl der städtebauliche Vertrag eigentlich nur eine GFZ 3,5 (Geschossflächenzahl = Maß für die bauliche Dichte) vorsieht. Die nun geplanten 23.750 m ² Bruttogeschossfläche übertreffen das vertraglich festgesetzte Maß der Bebauung um fast ein Drittel.“ (O.A., Urbane Mitte: fast ein Drittel mehr Baumasse als im städtebaulichen Vertrag vorgesehen, in: gleisdreieck-blog.de, 13.12.2020, siehe: https://gleisdreieck-blog.de/2020/12/13/urbane-mitte-fast-ein-drittel-mehr-baumasse-als-im-staedtebaulichen-vertrag-vorgesehen/)	467.30	Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. Für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ mit seinen komplexen örtlichen Rahmenbedingungen und insbesondere den dort liegenden zu Bahnzwecken gewidmeten Flächen war die Zielsetzung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag in eine Festsetzung der GFZ bzw. der Größe der Geschossfläche nach Baunutzungsverordnung (BauNVO) zu übertragen. Am 11.02.2015 fand ein gemeinsamer Termin der Vertragspartner*innen des städtebaulichen Rahmenvertrags zu diesem Thema statt. Im Ergebnis dieses Termins bestand zwischen den Vertragsparteien ein gemeinsames Verständnis dahingehend, dass sich aus der relativen Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag die absolute Zahl der Geschossfläche (GF) von 119.000 m² für den städtebaulichen Entwurf und den Bebauungsplan ergibt. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird die Ermittlung der 119.000 m² GF im Kapitel „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ auf Seite 133 erläutert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Es ist ebenfalls Ziel des Bebauungsplans, das Wettbewerbsergebnis planungsrechtlich zu sichern. Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag verlangt. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20 % der gesamten Geschossfläche von 119.000 m². Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
		„Das Plangebiet liegt wie die gesamte Innenstadt im Vorranggebiet Luftreinhaltung. In diesem Vorranggebiet sind Emissionen zu mindern, Freiflächen zu erhalten und der Vegetationsanteil zu erhöhen.“ (Bezirkssamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 52) Die Planungen stehen im Widerspruch zu diesen Vorgaben, es wird ein gegensätzlicher Umgang mit den Freiflächen vorgenommen. „Die geplante Versiegelung die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des	467.31	Wie bereits in Zeile 467.8 dargestellt, sind die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Bundes-Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 50). Auch wenn das Planungsgebiet „<i>seit mindestens einem Jahrhundert gewerblich genutzt</i>“ (ebd.) wurde, ist eine solche maximale Versiegelung nicht akzeptabel.		Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals an dem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des U-Bahnhofs und zukünftigen S-Bahnhofs ‚Gleisdreieck‘ geschlossen. Planungsziel des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist die bauliche Entwicklung des Standorts. Auch diese bauliche Entwicklung beruht auf dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005. Darin wurde ein hohes Maß der baulichen Nutzung für das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ festgelegt. Der hohe Versiegelungsgrad in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ergibt sich aus der hohen Ausnutzung des Grundstücks durch Baukörper. Die dazugehörigen Oberflächen der Nebenanlagen werden realistisch angenommen. Es ist von einer sehr hohen Nutzungsintensität auszugehen. Dies bedingt, dass die Flächen versiegelt angelegt werden müssen. Zudem ist das Plangebiet zukünftig unterbaut durch eine Tiefgarage. Auch hieraus ergeben sich Einschränkungen hinsichtlich der Oberflächenausprägung oberirdisch. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Im Ergebnis ist am Standort das Ziel der urbanen Entwicklung des Quartiers übergeordnet.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Ziel einer an Nachhaltigkeit und Klimagerechtigkeit orientierten Stadtplanung muss die Erhaltung und Vergrößerung der entsiegelten Fläche sein. Unversiegelter Boden ist lebenswichtig für die nachhaltige Entwicklung der Stadt: ▪ „Er nimmt den Regen auf und führt ihn dem Grundwasser zu. ▪ Er ermöglicht Pflanzen und Tieren Zugang zum Regenwasser über die oberen Bodenschichten und über Pfützen. ▪ Er speichert Feuchtigkeit, gibt sie bei Erwärmung an die Luft ab und erzeugt Kühlung. ▪ Er speichert CO₂. ▪ Er bietet Lebensraum für Bodenorganismen, Tiere und Pflanzen. ▪ Er schafft der Stadt grüne Lebensadern, naturnahen Raum für gesunde Bewegung im Grünen und für die Regeneration vom Stress der Großstadt.“ (O.A., Natur statt Asphalt – Entsiegelt Berlin!, in: NaturFreunde Berlin, ohne Datum, siehe: https://www.naturfreunde-berlin.de/natur-statt-asphalt-entsiegelt-berlin-5)	467.32	Bei der Stadtentwicklung muss vielen Belangen Rechnung getragen werden und dabei z.B. auch ein angemessener Ausgleich zwischen versiegelten und unversiegelten Flächen gefunden werden. Im Rahmen der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck wurden 31,5 ha im wesentlichen unversiegelte Parkfläche geschaffen. Damit sind die formulierten Belange berücksichtigt.
		Es gilt inzwischen als sicher bzw. unvermeidbar, dass in Zukunft aufgrund des Klimawandels häufigere und extremere Hitzewellen auftreten. In Ballungsräumen und Städten werden diese, wie teilweise in den letzten Jahren schon zu beobachten, zu einer deutlichen Verschlechterung der gesundheitlichen Lage und zu hitzebedingt erhöhten Sterblichkeit führen. Mit der hier vorgestellten Planung werden diese Probleme verschärft, anstatt durch nachhaltige Stadtentwicklung diesen Problemen vorzubeugen bzw. die schädlichen Auswirkungen zu verringern.	467.33	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zumindest Teilflächen des Areals sollten deshalb als auslaufender Randbereich des Parks am Gleisdreieck genutzt werden und damit zusätzliche grüne Infrastruktur ermöglicht werden.		Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. <i>Oberflächennahe Lufttemperatur</i> Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i> Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen. Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. <i>Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)</i> Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert. Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt. Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten. Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischlufte auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Ge- meinschaften / Ver- eine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen- Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ soll eine bereits im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck (2005) vorgesehene Randbebauung am 31,5 ha großen Parks am Gleisdreieck festgesetzt werden. Es entspricht weder dem städtebaulichen Gesamtkonzept, noch gibt es ein Erfordernis, hier weitere öffentliche Grünflächen festzusetzen. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die Planung steht auch im Widerspruch zum Berliner Wassergesetz (BWG): Aufgrund der dichten Bebauung kann Niederschlagswasser „in geringen Teilen im Plangebiet versickern. Der überwiegende Teil soll gedrosselt abgeleitet oder in den nahegelegenen Landwehrkanal geleitet werden“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 140). Im BWG ist im § 36a geregelt, dass „Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden“ soll. Dabei ist im Land Berlin grundsätzlich das Ziel, dass „das auf dem Grundstück anfallende Niederschlagswasser dort verbleiben“ (Dipl.-Ing. M. Dembeck, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung URBANE MITTE BERLIN - Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab, 08.07.2019, S. 4) soll. Durch die nahezu vollständige Versiegelung im Bereich des Planungsgebietes wird eine Versickerung des Niederschlagswassers in diesem Bereich unmöglich. Die Planungen sehen vor, dass das Niederschlagswasser auch „in die Mischwasserkanalisation“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 215) geleitet werden soll, was einer nahen Versickerung entgegensteht. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer aufgrund verringerter Niederschläge das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässert. Gleichzeitig gehen immer große Anteile des Niederschlagswassers wegen der Ableitung in die Kanalisation und dem Landwehrkanal dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch besteht die Gefahr, dass der Grundwasserstand weiter sinken wird, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen gefährdet, da schon	467.34	Die Versickerung des Niederschlagswassers wird insbesondere durch die umfassende Unterbauung (S-Bahntunnel und großflächige Tiefgarage) erschwert. Zum Thema Niederschlagsentwässerung wurde ein Gutachten mit dem Titel „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin, Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab“ vom 08.07.2019 erstellt, mit folgendem Ergebnis: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Versickerung in einem Mulden-Rigolen-System ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Aufgrund der fehlenden Versickerungsmöglichkeiten Rückhaltung im Gebiet und eine gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation oder in den Landwehrkanal. Empfohlen wird die gedrosselte Einleitung in die Mischwasserkanalisation. Dieses Gutachten war Bestandteil der erneuten Behördenbeteiligung (12/2018 bis 01/2019) und der öffentlichen Auslegungen (11/2020 bis 02/2021). 2021 erfolgte in Berlin eine Neuausrichtung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung unter Berücksichtigung der aktuellen umweltpolitischen und -strategischen Ziele. In dem Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-Be) mit Stand vom Juli 2021 weist die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) darauf hin, dass bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Mischkanalisation Regenwassereinleitungen grundsätzlich nicht mehr möglich sind. Nur in begründeten Ausnahmefällen werden Regenwassereinleitungen durch die Berliner Wasserbetriebe zugelassen und entsprechend den örtlichen Gegebenheiten weitgehende Einleitbeschränkungen ausgesprochen. Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet, welches die Machbarkeit der vollständigen Regenwasserbewirtschaftung

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle Setzungen zu befürchten sind, die zu erheblichen Schädigungen an der Gebäudesubstanz führen können. Ausdrücklich wird in Berlin als „<i>grundsätzlicher Bestandteile neuer Formen der Regenwasserbewirtschaftung [...] die strikte Minimierung des Versiegelungsgrades zur Vermeidung von Regenabflüssen</i>“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 5) gefordert. „<i>Wegen der geplanten Bebauung und bestehenden Restriktionen, die sich vor allem aus Flächenbelegungen für den Bahnverkehr ergeben, sind Möglichkeiten zur Versickerung größerer Wassermengen innerhalb der Baufelder praktisch nicht vorhanden.</i>“ (ebd., S.2) „<i>Es ist geplant, das Gelände großflächig mit Tiefgaragen (zweigeschossig) zu unterbauen, die ebenfalls bis ins Grundwasser reicht. Im Untersuchungsgebiet besteht die Gefahr, dass bei punktueller Einleitung größerer Wassermengen in den Boden es zu lokalen Verlässungen oder sonstigen Schäden kommen kann, da der Wasserfluss im Untergrund durch die vielen Bauwerke gestört ist.</i>“ (ebd., S.50)		auf dem Grundstück untersucht und unter Berücksichtigung der wasserrechtlichen Vorgaben inklusive der BReWa-BE 2021, der technischen Richtlinien und der Vorabstimmung mit den Planungsbeteiligten ein machbares Konzept für die Entwässerung des Grundstücks entwickelt. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Dazu wird ein mögliches Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung dargestellt; andere Konzeptvarianten sind unter Einhaltung der im Städtebaulichen Vertrag vereinbarten Grundsätze ebenfalls möglich. In dem Konzept wird – wie im Gutachten von 2019 - zwischen der Bewirtschaftung des Niederschlagswassers von der Privatstraße und in den Baugebieten unterschieden: ▪ Niederschlagswasser auf der Privatstraße: Vollständige Versickerung des auf der Straße anfallenden Niederschlagswassers in einem Mulden-Rigolen-System (das entspricht ca. 20 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet) ▪ Niederschlagswasser in den Baugebieten: Das Niederschlagswasser soll vollständig rückgehalten (Retentionsdächer, unterirdisches Regenrückhaltebecken, unterirdische Zisterne) werden. Das rückgehaltene Niederschlagswasser soll zum einen versickert sowie verdunstet und zum anderen als Brauchwasser für die Toilettenspülung in den Gebäuden genutzt werden. Bezogen auf den gesamten Niederschlagsabfluss im Plangebiet wird der Anteil für sonstige Versickerung und Verdunstung mit 21 %, der Anteil Rigolenversickerung (Überlauf der Zisterne) wird mit 1 % angegeben. Gemäß Gutachten können in den Baugebieten also 22 % des Niederschlagsabflusses versickert

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				und verdunstet werden. Die übrigen 58 % des Niederschlagsabflusses sollen zur Brauchwassernutzung aufbereitet werden. Der Bedarf an Brauchwasser übersteigt das Wasserdargebot in den Baugebieten. Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung können 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet werden. Die Projektträgerin verpflichtet sich im städtebaulichen Vertrag, die Möglichkeiten zur Versickerung von Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück zu prüfen mit dem Ziel einer Versickerung und Verdunstung in Höhe von 42 %. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. In Bezug auf das Niederschlagswasser, das nicht auf dem eigenen Grundstück versickert werden kann, werden im Städtebaulichen Vertrag zwei alternative Maßnahmenpakete vereinbart: ▪ Die Projektträgerin ist verpflichtet zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen, Niederschlagswasser auf den benachbarten Grundstücken Park am Gleisdreieck oder Technikmuseum zu versickern und/oder zur Bewässerung zu speichern und die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen. ▪ Gemäß Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung (2022) kann das Niederschlagswasser auch zur Brauchwassernutzung (Toilettenspülung) aufbereitet werden. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes bereitgestelltes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Weist die Projektträgerin nach, dass die Kosten einer vollständigen Versickerung des Niederschlagswassers (auf dem eigenen und/oder fremden Grundstück) die Kosten der Kombination einer Versickerung und einer Nutzung des Niederschlagswassers (beispielsweise als Brauchwasser) auf dem eigenen Grundstück um mindestens 10% übersteigen, hat die Projektträgerin ein Wahlrecht, welche Maßnahme sie ausführt. Das Gutachten belegt die Machbarkeit, trotz des zulässigen hohen Versiegelungsgrads alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und dort auch zu bewirtschaften. Diese wird durch die grundsätzliche Verpflichtung der Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zur anteiligen Versickerung des Niederschlagswassers auf dem eigenen Grundstück sowie zur Prüfung und Umsetzung der Versickerungsmöglichkeiten und/oder Speichermöglichkeiten zur Bewässerung auf Nachbargrundstücken ergänzt. Der Forderung, die Versiegelung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Ein konkretes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung ist kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und erfolgt in der weiteren Planung. Die Projektträgerin verpflichtet sich im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Erstellung eines Niederschlagsentwässerungskonzepts und zur Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde unter Berücksichtigung der im Vertrag vereinbarten Ziele und Maßnahmen zu einem nachhaltigen Niederschlagswassermanagement.
		<u>„Begrünung statt Versiegelung!“</u> Der Berliner Senat und das Berliner Abgeordnetenhaus haben den absoluten Vorrang unversiegelter Fläche in verschiedenen Planungsinstrumenten auf Landesebene bereits definiert. So zum Beispiel im	467.35	Im Land Berlin gibt es keine gesetzliche Grundlage, die einen absoluten Vorrang unversiegelter Flächen beinhaltet. Auch die benannten informellen Planungen beinhalten keinen absoluten Vorrang unversiegelter Flächen. Dann wäre keine Stadtentwicklung mehr möglich.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Berliner Stadtentwicklungsplan Klima, im Berliner Luftreinhalteplan oder im Berliner Landschaftsprogramm. Die hier kritisierten Planungen stehen in vollständigem Widerspruch zu diesem „absoluten Vorrang unversiegelter Fläche(n): Wir fordern die Verantwortlichen auf, ihre eigenen Vorgaben ernst zu nehmen und umzusetzen. Die Beispielbebilderung auf der Internetseite (Beispiele für Urbane Mischnutzung & Wohnen, Bilderer SenSW D. Rochholl, siehe: Urbane Mischnutzung & Wohnen, a.a.O.) für „Urbane Mischnutzung & Wohnen“ zeigen jedoch eindrücklich auf, dass eine „Bepflasterung der Flächen“ mit dichter Bebauung und wenig Grün zu erwarten sind.		Ein solches Prinzip würde auch im Widerspruch zu § 1 BauGB stehen, wonach die städtebauliche Entwicklung vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen soll.
		Eine grundlegende Reduzierung der Bebauungsdichte würde auch ausdrücklich den „Grundsatz G 5.10 (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35 vom 13. Mai 2019, Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), S. 27.) – Nachnutzung von Konversionsflächen“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 24) gerecht, der fest schreibt, „<i>dass militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden sollen</i>“ (ebd.). Hier erwarten die NaturFreunde, dass als solche neue Nutzung auch die Schaffung von neuen Freiflächen und grüner Infrastruktur angesehen werden. Eine solche Freiflächenentwicklung mit nicht versiegelten Flächen ist ausdrücklich in G. 8.3 Anpassung an den Klimawandel vorgesehen, in der geregelt ist, dass zum „<i>Schutz vor Hitzefolgen in bioklimatisch belasteten</i>	467.36	Das beschriebene Ziel wurde bei der Konversion des Gleisdreieck-Areals mit der Schaffung des Parks am Gleisdreieck umfangreich berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>Verdichtungsräumen und Innenstädten, durch Maßnahmen zu Wasserrückhalt und -versickerung sowie zur Verbesserung des Landschaftswasserhaushaltes Vorsorge getroffen werden“ (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35 vom 13. Mai 2019, Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), S. 31.) sollen.</i>		
		Deshalb teilen die NaturFreunde ausdrücklich nicht die Schlussfolgerung, dass die „Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' [...] in Bezug auf den Flächenverbrauch nicht negativ zu bewerten“ (Bezirkssamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 70.) sei. Auch wenn es sich bei dem Planungsgebiet „um Flächen handelt, die sich seit Jahrhunderten in Bahn-nutzung befanden und befinden“ (ebd.) ist eine so dichte, überhöhte und massive Bebauung nicht akzeptabel.	467.37	Die Ausführung ist unklar. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Bebauung als dicht, überhöht und massiv empfinden und sie nicht akzeptieren.
		„Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein.“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 2.)	467.38	Die Aussage ist unklar. Schon im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 wurde ausgeführt, dass das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als besonderer Ort durch Hochpunkte betont werden sollte. Mit der Fertigstellung der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Gesamtentwicklung des ‚Gleisdreiecks‘ abgeschlossen. Der Park erhält mit dieser Planung auch nach Osten seine geplante städtebauliche Fassung.
		Die NaturFreunde erwarten, dass dieses Gebiet nach den Grundsätzen des § 35 BauGB Bauen im Außenbereich gestaltet wird. § 35 (1) BauGB schreibt hier ausdrücklich vor: „Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen ...“ (Bundesamt für Justiz, Baugesetzbuch (BauGB); § 35 Bauen im	467.39	Auf Seite 10-12 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 ist das geltende Planungsrecht vor Festsetzung des Bebauungsplans dargestellt. Nach dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 war das Plangebiet gemäß § 34 BauGB zu beurteilen. Diese Einstufung wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) überprüft und das Plangebiet in Bereiche gemäß § 30, § 34 und § 35

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Außenbereich, siehe: https://www.gesetze-im-inter.net.de/bbaug/35.html). Die geplanten Hochhäuser sind mit einer solchen Regelung nicht vereinbar. <i>„Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB besagt, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und / oder Waldflächen bestehen. Darin können nur entsprechende Gebäude errichten, die diesen Nutzungen dienen. Der vorgelegte B-Plan setzt sich generös darüber hinweg und sieht Gewerbe- und Bürogebäude von 25 und 49 m Höhe vor, die im Außenbereich nicht zulässig sind.“</i> (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 2.) Die NaturFreunde halten hier auch die Feststellung, dass <i>„deren Reaktivierung sinnvoller ist, als ein Flächenverbrauch, der vollständig im Außenbereich liegt“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 70.) für nicht stichhaltig, da eine solche Bebauung in anderen Außenbereichen ebenfalls abzulehnen wäre.		BauGB eingeteilt. In der 3. Ergänzungsvereinbarung zum städtebaulichen Rahmenvertrag vom 18.11.2021 wird diese planungsrechtliche Einteilung übernommen und ersetzt die Einstufung von 2005. Zur planungsrechtlichen Einteilung des Plangebiets des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ siehe Begründung, Abbildung 2. Die angestrebte Entwicklung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wäre nach geltendem Planungsrecht nicht zulässig. Deswegen hat der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen, einen Bebauungsplan aufzustellen. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Diese Darstellung entspricht den Regelungen des BauGB. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch. Im Übrigen handelt es sich im Bestand um keine landwirtschaftliche oder Waldfläche, sondern um eine beräumte Gewerbebrache.
		<u>Bebauungspläne müssen Folgen des Klimawandels berücksichtigen</u> <i>„Das Land Berlin hat am 31. Mai 2011 den Stadtentwicklungsplan Klima beschlossen. Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es, die Stadt auf den Klimawandel vorzubereiten. Der Klimawandel trifft die Städte auf besondere Weise, er wirkt sich auf das Bioklima und damit auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen aus.“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 57.) Der Bebauungsplan geht jedoch von gleichbleibenden stadtklimatischen Bedingungen und hat in keiner Weise den heute bereits vorhandenen Klimawandel	467.40	Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		berücksichtigt. Im StEP Klima ist ausdrücklich festgeschrieben, dass <i>„beim Neubau und bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere alle technischen, organisatorischen und rechtlichen Möglichkeiten zu Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel ausgeschöpft werden“</i> (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima - Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, August 2011, S. 26.) müssen. Im Bebauungsplan wird die 2019 vom Berliner Senat beschlossene „Klimanotlage“ in keiner Weise berücksichtigt. Einem diesbezüglichen Klimavorbehalt wird die Hochhausplanung in keiner Weise gerecht. Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels <i>„gehören aber zu den städtebaulichen Leitbildern, die dazu beitragen sollen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern“</i>. Das bedeutet, dass die Gemeinden diese Zielvorgaben bei der Aufstellung von Flächennutzungs- oder Bebauungsplänen und im Rahmen von städtebaulichen Verträgen mit privaten Vorhabenträgern einzubeziehen und zu berücksichtigen haben.“ (Öffentliches Baurecht, in Umweltbundesamt, 21.10.2019, siehe: https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-international/umweltrecht/umweltschutz-im-fachrecht/oeffentliches-baurecht#bauleitplanung)		Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzziele für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				18.11.2022 erarbeitet. Im Leitfaden werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. ■
		<i>„Großstädte sind Wärmeinseln (urban heat islands). Bauten und versiegelte Flächen speichern die Hitze des Tages bis in die Nacht hinein. [...] Deshalb liegt in Städten die Temperatur stets um ein bis drei Grad Celsius über den Werten im Umland oder auf großen innerstädtischen Grünflächen. In der Nacht kann dieser Unterschied sogar bis zu 12 Grad betragen.“</i> (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima - Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, a.a.O., S. 28). Hitzewellen durch den zunehmenden Klimawandel wirken <i>„sich vornehmlich über die Gesundheit, das Wohlbefinden und die Leistungsfähigkeit der Bevölkerung auf die Funktionsfähigkeit der Stadt aus“</i> (Bundesinstitut für Bau-, Stadt und Raumforschung (Hrsg.), Stresstest Stadt – wie resilient sind unsere Städte? Unsicherheiten der Stadtentwicklung identifizieren, analysieren und bewerten, Februar 2018, S. 23.).	467.41	-
		Bei einer nachhaltigen Stadtentwicklung muss es darum gehen, <i>„letztlich um eine Stadtentwicklungsstrategie gehen, die darauf setzt, Qualität und Leistbarkeit des städtischen Raums auch nachhaltig sichern zu wollen“</i> (MA 21 – Stadtteilplanung und Flächennutzung, Urbane Stadt, 2016, S. 10). Eine solche Entwicklung ist bei dem Planungsareal nicht festzustellen.	467.42	Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden bei der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, wurde ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die vorliegende Planung führt im Gegenteil zu erheblicher Verschlechterung der Situation.		vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder: 1. Stadt & Gemeinschaft 2. Städtebau & Bauweise 3. Ökologie & Gesundheit 4. Infrastruktur & Mobilität Unter diesen Themenfeldern werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Warum die Planung zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation führen würde, kann nicht nachvollzogen werden und wird hier auch nicht ausgeführt.
		„Zur Vorbelastung Berlins als Großstadt kommt seine geographische Lage. Berlin liegt in einer der gegenüber Klimaänderungen besonders sensiblen Schwerpunktreionen, die die Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel identifiziert: »Zentrale Teile Ostdeutschlands, das nordostdeutsche Tiefland und die südostdeutschen Becken sind bereits aktuell und aller Voraussicht nach auch künftig durch ein geringeres Wasserdargebot betroffen.« [...] In der Region Berlin-Brandenburg stieg die mittlere Jahrestemperatur zwischen Beginn und Ende des 20. Jahrhunderts bereits um ein Grad Celsius an. Auch die Zahl der Tropennächte hat in Berlin gerade in der Innenstadt während der letzten Jahre zugenommen“ (Bundesregierung (2008): Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel. Berlin, S. 49. In: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima - Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, a.a.O., S.	467.43	-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		29.). Es wird damit gerechnet, dass die Temperaturen „im Jahresdurchschnitt [...] bis 2050 um bis zu 2,5 Grad Celsius“ (Ebd., S. 30.) steigen und Hitzeperioden häufiger auftreten. Diese werden „dabei intensiver und länger andauern als bisher“ (ebd.). „Um die bioklimatische Situation am Tag und bei Nacht zu verbessern oder zumindest bis Mitte des Jahrhunderts auf aktuellem Stand zu halten, muss Berlin [...] klimatisch entlastende Frei- und Grünflächen in den betroffenen Siedlungsräumen erhalten, optimieren und wo möglich und nötig solche Flächen neu schaffen [und] den Kaltluftaustausch und -zustrom sichern und stärken“ (ebd., S. 36).		
		Notwendige Veränderungen in den Planungen von Bebauungsplänen aufgrund der Klimakrise werden jedoch im Planungsgebiet in keiner Weise berücksichtigt. Es ist völlig inakzeptabel, dass in einer Reihe von Neuplanungen der letzten Jahrzehnte Flächen zu fast 100% versiegelt wurden. „Diese Flächen tragen zur Erhitzung der Erde- wie auch der Gebäudeoberflächen enorm bei, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen (nur 15%!) verhindert werden kann. (Die Stellungnahme enthält eine Grafik, die die Erhitzung der Jahresdurchschnittstemperatur durch die Bebauung am Potsdamer Platz darstellt und die Verbindung zweier Wärmeinseln zur Folge hat, weil die Bebauung die Durchlüftung bzw. die Kaltluftdurchströmung verhindert.)“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 3f)	467.44	Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				BlN ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt „Urbane Mitte Süd“ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				(Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa ("Urbane Mitte Nord") und VI-140cab ("Urbane Mitte Süd")“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. <i>Oberflächennahe Lufttemperatur</i> Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i>

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Bau- blöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. <i>Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)</i> Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert. Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbe-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				reich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt. Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten. Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				<u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Zur Flächenversiegelung vgl. Zeile 467.31. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Dieses Problem wird auch von Seiten der Planungsbehörden gesehen. Sie weisen darauf hin, dass an das Planungsgebiet Gebiete angrenzen, die bioklimatisch „bereits stark belastet sind und für die eine weitere Steigerung der Belastung erwartet wird“ (Bezirkssamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 57).	467.45	Das Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf den Stadtentwicklungsplan Klima. Im Umweltbericht werden die auf Grundlage der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes dargestellt. Das Zitat ist unvollständig wiedergegeben. Im Umweltbericht ist folgender Satz vorangestellt: „Das Plangebiet ist den Bereichen zugeordnet, die im Bestand tags und nachts noch nicht bioklimatisch belastet sind. Es grenzen aber Gebiete an, die“. Das Plangebiet ist also unbelastet und es wurde untersucht, inwiefern Auswirkungen über das Plangebiet hinaus zu erwarten sind.
		Daher ist es nicht akzeptabel, dass mit der Planung der „Urbanen Mitte Süd“ eine weitere Verschlechterung des Binnenklimas für die bereits hoch belasteten Gebiete in der Berliner Innenstadt hingenommen wird.	467.46	Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd““ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Dies ist sowohl unter dem Gesichtspunkt der planungsrechtlichen und klima- und umweltpolitischen Gesamtplanung für Berlin nicht akzeptabel.		Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin mit Stand 09/21 vor, siehe Zeile 467.44. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines attraktiven Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Weiter in der Begründung des Bezirksamtes: „Den Zielen des StEP Klima und des StEP Klima KONKRET wird weitgehend nicht entsprochen. Es werden in nur sehr geringem Umfang klimawirksame Strukturen (rund 12 % des Plangebietes) geschaffen. Hierzu gehören 402 m² Vegetationsflächen und 15% der Dächer, die extensiv zu begrünen sind (456 m²). Damit trägt das Gebiet künftig zur weiteren Überwärmung der Berliner Innenstadt bei.“ (ebd.) [Abbildung: Jahresmitteltemperaturen] „Nur 272 m² Fläche (mit Bodenanschluss) werden gärtnerisch angelegt. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies	467.47	Auch diese Zitate stammen aus dem Umweltbericht und beziehen sich auf den Stadtentwicklungsplan Klima bzw. auf den Teilplan Naturhaushalt / Umweltschutz des Landschaftsprogramms. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes).“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 52) „Allein schon diese niederschmetternde Beschreibung des Planungsvorhabens müsste unserer Meinung nach dazu führen, dass die für eine Bebauung geplante Fläche eingeschränkt wird.		Zum Ergebnis der Abwägung siehe Zeile 467.48.
		Stattdessen ziehen die Behörden das falsche Resümee: <i>„In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlage zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen. Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt.“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 80)	467.48	Auch dieses Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf das Schutzgut Klima / Luft. Das Zitat gibt das Bewertungsergebnis der Auswirkungen auf den Klimawandel und auf Klimagase wieder. Die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes sind im Umweltbericht transparent darzustellen. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. In der Abwägung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.
		Hier werden große Probleme kleingeredet, da offenbar die Planersteller der Ansicht sind, die vorhandenen und bereits zu knappen umliegenden Grünflächen würden auch diese zusätzlichen klimatischen Belastungen noch ausgleichen können. Die Planer*innen wollen „sich auf den klimatischen Auswirkungen der	467.49	Wie bereits in Zeile 467.8 dargestellt, sind die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt werden: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>benachbarten Grünfläche ausruhen. Die Klimaprobleme der Innenstadt auf den Autoverkehr zu beschränken“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 3f) ist nicht ausreichend. Wenn in dem Begründungstext klimawirksame Effekte durch die Schaffung eines vermeintlichen „autofreien Quartiers“ beschrieben werden, erkennt das die notwendigen Veränderungen in der Stadtplanung nicht ansatzweise. Die Planungen im Planungsgebiet ignorieren „die komplexen Wechselwirkungen [und versuchen] sich mit kleinteiligen Maßnahmen aus der Verantwortung zu stellen“ (Ebd.).</i>		Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals an dem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des U-Bahnhofs und zukünftigen S-Bahnhofs ‚Gleisdreieck‘ geschlossen. Zur Beurteilung der klimaökologischen Auswirkungen des Projekts ‚Urbane Mitte‘ wurde ein Fachgutachten erstellt, das aktualisiert unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand 09/21 vorliegt. Dem Fachgutachten ist zu entnehmen, dass die planbedingten Auswirkungen als klimaökologisch vertretbar eingeordnet werden. Das Quartier oberirdisch autofrei zu gestalten, ist eine der Maßnahmen zum Klimaschutz.
		<i>„Mit dieser Behauptung wird ignoriert, dass der Park am Gleisdreieck als ökologische Ausgleichsfläche für die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz konzipiert wurde. Als folgenreichster Eingriff durch die Bauten am Potsdamer und Leipziger Platz wurde in den 1990er Jahren der Eingriff in das Stadtklima ermittelt. Die damaligen Gutachter befürchteten, dass um den Tiergarten ein geschlossener Wärmering entsteht und so das Stadtklima der gesamten Innenstadt um 1-2 Grad im Jahresmittel steigen würde. Zur Kompensa-</i>	467.50	Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird der Park am Gleisdreieck in seiner Funktion als Fläche für Ausgleichsmaßnahmen nicht beeinträchtigt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>tion forderten sie die Anlage einer naturnahen Parkanlage auf dem Gleisdreieck sowie das Freihalten der vom Tiergarten über das Bahngelände bis zum südlichen Stadtrand verlaufenden Frischluftschneise von weiteren geometrischen Hindernissen.“ (O.A., Die ökologischen Folgen der Hochhäuser am Gleisdreieck, in: gleisdreieck-blog.de, 15.12.2020, siehe: https://gleisdreieck-blog.de/2020/12/15/die-oekologischen-folgen-der-hochhaeuser-am-gleisdreieck/)</i>		
		Die NaturFreunde erwarten von einer nachhaltigen Stadtplanung, dass sie die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge erfüllt. Die Planungen für das Planungsgebiet stehen jedoch im Widerspruch dazu.	467.51	Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. Auf der UN-Klimakonferenz in Paris 2015 wurde von allen Vertragsparteien der UNFCCC, seinerzeit 195 Staaten und die Europäische Union, ein Übereinkommen verabschiedet. Das Übereinkommen sieht die Begrenzung der menschengemachten globalen Erwärmung auf deutlich unter 2 C gegenüber vorindustriellen Werten vor. Die Vertragsstaaten streben danach die Erreichung bestimmter Ziele an, sagen sich gegenseitige Unterstützung und Zusammenarbeit bei Erreichung dieser Ziele zu und legen fest, jeweils Minderungsmaßnahmen entsprechend individueller Beiträge zur Reduzierung zu ergreifen. Einen Beitrag zur Umsetzung dieser Ziele sollen die Gemeinden mit einer nachhaltigen Stadtentwicklung leisten. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt „Urbane Mitte Süd“ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen Damit werden in einem weiteren Sinne auch die Ziele des Übereinkommens von Paris, nämlich einer Reduzierung von Treibhausgasen auf dieser Planungsebene, berücksichtigt. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme wurden bei der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ bereits Klimaschutzziele berücksichtigt und mögliche Auswirkungen fachgutachterlich geprüft. Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Die NaturFreunde unterstützen die Forderung, dass die Bebauung soweit reduziert wird, „ <i>dass Versickerung und Verdunstung vor Ort weiter möglich bleibt auf natürliche Weise sowie durch technische Maßnahmen wie Rigolen. Zusätzlich könnte die Begrünung der Dächer hilfreich sein. Nicht nur 15% sondern 100% der Dachflächen könnten als Gründächer gestaltet werden und so Regenwasser zurückhalten</i> “ (ebd.).	467.52	Für das Plangebiet wurde im Jahr 2022 ein weiteres Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet. Das „Gutachten zur Regenwasserbewirtschaftung im Projekt „Urbane Mitte Am Gleisdreieck“, B-Plan VI-140cab“ vom 16.11.2022 ersetzt das Gutachten „Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung Urbane Mitte Berlin“ von 2019. Das Gutachten von 2022 belegt die Machbarkeit, alle auf dem Grundstück anfallenden Niederschlagsabflüsse rückzuhalten und zu bewirtschaften. Insgesamt können danach 42 % des gesamten Niederschlagsabflusses im Plangebiet versickert und verdunstet sowie 58 % als Brauchwasser genutzt werden. Der Sollvorschrift des § 36a Berliner Wassergesetz wird damit weitgehend entsprochen. Im Übrigen wird der Gesetzeszweck erreicht, indem eine Einleitung in die Mischwasserkanalisation durch die vollständige Rückhaltung des Niederschlagswassers vermieden wird. Das als Brauchwasser genutzte Niederschlagswasser ersetzt hochwertig aufbereitetes Trinkwasser und entlastet die Grundwasserentnahme in den Trinkwasserschutzgebieten der Stadt, siehe Zeile 467.34. Der Forderung, die Bebauung zu reduzieren, wird nicht nachgekommen. Der festgesetzte Mindestanteil für die Dachbegrünung von 15 % ist eher gering, kann aber noch weiter erhöht werden, wenn die Aufteilung der Dachflächen im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt wird. Der Grund für die Festsetzung von 15% im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist, dass es für die Nutzung der Dachflächen vielfältige Vorstellungen gibt, wie Dachterrassen, Urban Gardening, Dachbegrünung, Solaranlagen und im geringen Umfang auch technische Aufbauten. Dabei ist auch das Solargesetz Berlin zu beachten. Die Installation und der Betrieb von Photovoltaikanlagen sind ab dem 01.01.2023 für Neubauten verpflichtend. Neubauten müssen mindestens 30% ihrer Bruttodachfläche mit Photovol-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				taikanlagen bedecken. Extensive Gründächer lassen sich allerdings gut mit Photovoltaikanlagen kombinieren. Zur Rückhaltung von Niederschlagswasser im Gebiet ist außerdem die Anlage von Retentionsdächern verbindlich vorgesehen. Eine Erhöhung des Anteils für die Dachbegrünung ist daher erst im Rahmen der Ausführungsplanung nach Aufteilung der Dachfläche entsprechend der dargestellten Erfordernisse möglich. Im Rahmen der Ausführungsplanung kann geprüft werden, um wie viel der festgesetzte Mindestanteil erhöht werden kann. Die tatsächliche Nutzung wird im Rahmen der konkreten Planung unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Vorgaben und dem Stand der Technik festgelegt und nicht im Bebauungsplan. Der Bebauungsplan setzt lediglich den Rahmen für die spätere Ausgestaltung. Der Dachbegrünungsanteil in der textlichen Festsetzung 9.4 wird nicht erhöht.
		<u>Hochhausplanungen werden ökologischen Notwendigkeiten nicht gerecht</u> Die NaturFreunde unterstützen den Ansatz, „mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen“ (ebd.) und deshalb auch in der „Stadtentwicklung vertikal zu denken“ (ebd.). Hierbei ist der Hinweis, dass Hochhäuser „einen Beitrag dazu leisten, der anhaltend hohen Nachfrage nach qualifizierten Räumen für gut angebundene Wohnungen und attraktive Büros, für den Handel und wichtige kulturelle und soziale Angebote zu begegnen“ (ebd.) zunächst richtig.	467.53	-
		Die NaturFreunde Berlin lehnen jedoch die geplante dichte Bebauung und die nicht akzeptablen Höhen der Häuser der „Urbanen Mitte“ ab und sehen in den derzeitigen Plänen für die „Urbane Mitte Süd“ eine Überstrapazierung der beplanten Fläche.	467.54	Der nördliche Turm 6 ist als Hochhaus mit 49 m Höhe, der südliche Turm 7 mit 25 m Höhe geplant. Die Gebäudehöhen stufen nach Süden zum Ostpark hin deutlich ab. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Dichte und Höhe der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ablehnen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Im Hochhausleitbild für Berlin wurde als Ziel festgelegt, dass <i>„Hochhäuser als Bestandteile einer integrierten Stadtentwicklung zu verankern [sind], die mit hoher städtebaulicher Qualität und innovativen Nutzungskonzepten Mehrwerte für das Umfeld und die Allgemeinheit generieren“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 27). Das Hochhausleitbild für Berlin hat <i>„den Status einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist“</i> (ebd., S.28). Die NaturFreunde sehen jedoch in dem vorgelegten Planungsentwurf die vom Hochhausleitbild aufgestellten Grundsätze nicht nur nicht umgesetzt, sondern wie hinsichtlich mehrerer Kriterien dargelegt, im Widerspruch zu diesem Leitbild. Im Planungsbereich ist für das Umfeld, die ökologische und klimagerechte Entwicklung und für die Allgemeinheit kein Mehrwert zu erwarten.	467.55	Das Hochhausleitbild für Berlin wurde am 25. Februar 2020 beschlossen. Die Verpflichtung zur Anwendung des Hochhausleitbilds ist nicht nur von dem Planungsziel eines „Berliner Hochhauses“, sondern auch vom Planungsstand des Vorhabens abhängig. Bei Hochhausvorhaben, für die bei Inkrafttreten des Hochhausleitbilds das Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung eingeleitet, aber noch nicht abgeschlossen war, ist die Anwendung im Einzelfall zu prüfen. Regelmäßig ist davon auszugehen, dass die Anwendung in Betracht zu ziehen ist, wenn noch keine Verfahrensschritte zur Beteiligung der Öffentlichkeit oder der Behörden (§§ 3 und 4 BauGB) durchgeführt wurden. Für den Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) wurden 2016 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Ende 2017 erfolgte die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ erfolgte Ende 2018/ Anfang 2019 die erneute Behördenbeteiligung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gemäß § 4a Abs. 3 BauGB. Der Entwurf zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und die erforderliche Beschlussfassung durch den Bezirk, die am 18.08.2020 erfolgte, und die damit einhergehende Vorbereitungszeit im Bezirksamt waren vor dem Senatsbeschluss zum Hochhausleitbild am 25.02.2020 bereits sehr weit fortgeschritten. Die Prüfung auf Anwendung des Hochhausleitbilds erfolgte in zwei Schritten: 1. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden zwei Türme festgesetzt, Turm 6 (MK 6) mit einer Gebäudeoberkante von 49 m und Turm 7 (MK 7) mit einer Gebäudeoberkante von 25 m. Turm 6 ist damit ein „Berliner Hochhaus“ und das Hochhausleitbild ist zu beachten. Für Turm 7 trifft die

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				„Berliner Hochhaus“-Definition nicht zu. Es ist davon auszugehen, dass Turm 7 auch nicht als bauordnungsrechtliches Hochhaus ausgeführt wird. Aus diesem Grund hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 7 nicht anzuwenden ist. 2. Aufgrund der durchgeführten Schritte der Projektentwicklung (Werkstattverfahren und städtebaulicher Wettbewerb), in der wesentliche Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden, sowie des sehr weit fortgeschrittenen Verfahrensstands zur Aufstellung des Bebauungsplans, hat die vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführte Einzelfallprüfung ergeben, dass das Hochhausleitbild für Turm 6 nicht anzuwenden ist. Auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW, nunmehr SenSBW), Abt. IIC, hat ihrem abschließenden Schreiben vom 14.05.2020 zur formlosen Überprüfung des Bebauungsplans (analog der Rechtsprüfung gemäß § 6 AGBauGB), vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lediglich gefordert, das Hochhausleitbild oder eine Auseinandersetzung hiermit in der Begründung zu ergänzen; die zwingende Anwendung hat sie nicht gefordert. Unabhängig davon wird in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf den Seite 29-36 der Begründung dargestellt, dass ohnehin ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der Konzeptentwicklung und im Konzept für die ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt werden.
		In der Begründung wird bereits darauf hingewiesen, dass das Hochhausleitbild „in der bis dahin 6-jährigen Projektentwicklungsphase kein Abwägungsbelang“ (ebd.) war. Die NaturFreunde erwarten, dass dieser Mangel in der Neuplanung berücksichtigt wird und der Mangel behoben wird.	467.56	Im Ergebnis der Abwägung ist keine Neuplanung vorgesehen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Ausdrücklich teilen die NaturFreunde nicht die Einschätzung, dass im Planungsbereich die „wesentlichen Aspekte des Hochhausleitbilds bereits berücksichtigt wurden“ (ebd., S.29). Dies ist bei den vorliegenden Planungen in keiner Weise feststellbar.	467.57	In Zeile 467.55 wurde bereits dargestellt, dass das Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Es wird zur Kenntnis genommen, dass die NaturFreunde die Erläuterung zum Hochhausleitbild in der Begründung nicht nachvollziehen können.
		In keiner Weise ist das „gesamte Quartier ‚Urbane Mitte‘ [...] als urbanes offenes Quartier im Scharnier zwischen dem West- und Ostpark konzipiert“ (ebd., S.31). Vielmehr ist durch die dichte und hohe Bebauung des gesamten Quartiers ein massiver Riegel zwischen den näheren Kiezen und dem Park geplant worden.	467.58	Die NaturFreunde sind der Meinung, dass ein „massiver“ Riegel zwischen den Kiezen und dem Park geplant wird. Das kann aufgrund der Lage der ‚Urbanen Mitte‘ und der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht nachvollzogen werden. An die ‚Urbane Mitte‘ grenzen nach Osten das U-Bahnviadukt ‚Gleisdreieck‘ sowie die STATION Berlin (der ehemalige Postbahnhof) und keine Wohngebiete oder gemischtgenutzten Kieze an. Der Planungsentwurf für die ‚Urbane Mitte‘ sieht keinen durchgängigen Gebäuderiegel vor, sondern eine offene Gestaltung mit versetzten Türmen. Das Quartier wird für den öffentlichen Fuß- und Radverkehr durchlässig gestaltet.
		Sieverts hat bereits im Jahr 1999 darauf hingewiesen, dass „mit steigender Baudichte [...] die Flächeneinsparung immer geringer und für ihn vor allem fragwürdiger“ (Elke Cording, Wohnen in der Dichte. Bauliche Bedingungen der Privatheitsregulation im Außenraum verdichteter Wohnformen. Dissertation, 03.07.2007, S. 19f) werde. „Aus diesem Grund plädiert er für eine maßvolle Verdichtung.“ (ebd.) Ähnlich argumentiert auch Hentschel, die darauf hinweist, dass „eine hohe Verdichtung spätestens ab fünf Stockwerken keine wesentlichen Flächeneinsparungen mehr erzielen würde“ (Dipl.-Ing. Sabine Hentschel, Nachhaltige Quartiere im Bestand. Entwicklung von Instrumenten zur Bewertung und Optimierung von bestehenden Stadtquartieren im Hinblick auf Nachhaltigkeit am Beispiel der Stadt Essen. Dissertation, 2016/2017, S. 94). Aufgrund einer hohen Nutzungsverdichtung und der	467.59	Allgemeine Planungstheorien sind kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		sich daraus ergebenen erforderlichen Infrastruktur werden die Freiflächen im näheren und weiteren Umfeld stark dominiert. Lebendige, menschengerechte urbane Stadtstrukturen sind mit einer überdimensionierten Hochhausbebauung in der Regel nur sehr schwer möglich.		
		Im Hochhausleitbild für Berlin „werden hohe Ansprüche an die Begründung von Hochhausstandorten gestellt“ (O.A., Hochhausleitbild für Berlin, in: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, ohne Datum, siehe https://www.stadtentwicklung.berlin.de/plaenen/hochhausleitbild/). Hierbei wird im Hochhausleitbild ausdrücklich festgehalten, dass „Voraussetzung für eine verträgliche Innenentwicklung [...] die Kompensation der Nachteile hoher baulicher Verdichtungen“ (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Hochhausleitbild für Berlin, Qualität – Kompensation – Partizipation. Mehrwerte für die Allgemeinheit. 25.02.2020. S. 12) ist. Die Kompensation dieser Nachteile wird im bisherigen Planungsentwurf jedoch in keiner Weise berücksichtigt. Weiter wird im Hochhausleitbild für Berlin ausgeführt, das die Voraussetzung für Hochhäuser ist, „dass Hochhäuser neben wirtschaftlichen Vorteilen auch Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung, etwa in Form der Aufwertung des Umfelds und des Quartiers sowie der Bereitstellung öffentlich zugänglicher Nutzungsangebote generieren“ (ebd., S.13).	467.60	In Zeile 467.55 wurde bereits dargestellt, dass das Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Unabhängig davon ist in der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 auf Seite 31-32 der Mehrwert für die Allgemeinheit dargestellt. Die Darstellung ist gegliedert in: ▪ Mehrwerte für das Umfeld ▪ Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung ▪ Stärkung der örtlichen Wirtschaftsstruktur, dauerhafte Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung eines Gewerbestandorts ▪ Stärkung örtlicher Versorgungsfunktionen ▪ Stärkung und Stabilisierung örtlicher Zentren durch Funktionsbelegung, Stärkung der polyzentrischen Stadtstruktur
		Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass Hochhäuser automatisch eine höhere Grünflächenversorge nach sich ziehen müssen. Im Hochhausleitbild wird als Kompensationsmaßnahme für den Bau von Hochhäusern ausdrücklich die „Neuanlage öffentlich nutzbarer	467.61	Wie bereits in Zeile 467.8 dargestellt, sind die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch die ‚Urbane Mitte Süd‘ Bestandteil der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck. Gemäß Konzept sollen gemeinsam mit dem zentral gelegenen Park am Gleisdreieck (31,5 ha groß) vier Baufelder am Rand des Parks entwickelt

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Grün- und Freiflächen, möglichst im nahen Umfeld“ (ebd., S.44) vorgeschlagen.		werden: Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), Yorckdreieck, Möckernkiez und Urbane Mitte. Der städtebauliche Rahmenvertrag für das Gleisdreieck von 2005 hat ermöglicht, dass der Ostpark bereits seit dem Jahr 2011 und der Westpark seit 2013 in seiner heutigen Form und Größe als Frei- und Erholungsfläche für viele Menschen zur Verfügung steht, als Kaltluftschneise und als grüne Fahrradverbindung in der zentralen Innenstadt. Die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ stehen in keinem Widerspruch. Sie entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck. Nur weil der Park zuerst entwickelt wurde, kann auf die Umsetzung der ebenfalls vorgesehenen Randbebauung nicht verzichtet werden. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ wird eine wesentliche Lücke in der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals geschlossen.
		Die Planung für die Urbane Mitte Süd erscheint so, dass sie <i>„lediglich als Gestaltungselemente und als städtebauliche Betonung von verkehrsreichen Orten genutzt werden, um ein Panoramabild zu beeinflussen und herausragende Orte als Markierungsmerkmale (Landmarks) zu nutzen. Dabei gibt es an Hochhäusern kaum ästhetisch anspruchsvoll gestaltete Fassaden; die hohen Baukörper sind meist als Außenhaut mit großen Glasflächen umgeben und gegen Wind geschützt. Die klimatische Situation im Gebäude interessieren die Planer kaum, da sie mit der schönen Panoramaaussicht werben und es gibt in der Werbung nie Hinweise auf den extrem hohen Energieverbrauch“.</i> (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 8f)	467.62	Die Stellungnahme enthält verallgemeinernde Aussagen, wie „Planer“ denken, beurteilen und handeln. Die Ausführungen werden als subjektive Meinung zur Kenntnis genommen.
		Im Planungsbereich „eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen ist sehr vermessen, da die beabsichtigten Hochhäuser	467.63	Mit dem Konzept für die ‚Urbane Mitte‘ wird keine Anlehnung an den Potsdamer Platz gesucht. Die ‚Urbane Mitte‘ soll je-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		neben dem U-Bhf. Gleisdreieck über 1 km entfernt liegen und der Potsdamer Platz eine städtische Funktion erfüllt.		doch ebenso städtische Funktionen erfüllen, z.B. die der Bereitstellung von Büroflächen zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen.
		Hier liegen sie beide im Außenbereich. In Außenbereichen nach § 35 BauGB sind aber nur max. 2- stöckige Gebäude zulässig. Hochhäuser ragen aus dem Wald bzw. aus der Grünfläche. Dieser optische Bruch in einem städtischen Grüngelände ist nicht hinnehmbar. Das 49 m hohe Hochhaus (Turm 6) soll nach § 30 BauGB zugelassen werden. Das widerspricht dem Gesetzestext im BauGB für den Außenbereich. Eine eigene Problematik ergibt sich aus der nicht deckungsgleichen Fläche des Hochhauses MK 6 mit der dargestellten Fläche, die nach § 30 zu prüfen ist.	467.64	Vgl. oben Zeile 467.39. Diese Darstellung entspricht den Regelungen des BauGB. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.
		Die geplanten Hochhäuser entsprechen nicht dem Hochhausleitbild des Senats! <i>„Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer „Abwägungsdirektive“, das heißt einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.“</i> (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Hochhausleitbild für Berlin, Qualität – Kompensation – Partizipation. Mehrwerte für die Allgemeinheit. 25.02.2020. S. 12) Der Anwendungsfall 2.4 im Hochhausleitbild gibt vor, dass bei niedrigem Umgebungsmaßstab „das Hochhausleitbild anzuwenden ist“ (ebd., S.18).	467.65	In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 sind auf S. 27-36 Ausführungen zum Hochhausleitbild zu finden. Die Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das erst im Jahr 2020 beschlossene Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Turm 7 fällt nicht unter das „Berliner Hochhaus“ und ist voraussichtlich auch nicht als Hochhaus im bauordnungsrechtlichen Sinne zu bewerten, sodass das Leitbild für diesen Turm schon gar nicht anzuwenden ist. Unabhängig davon wurde dargestellt, dass ohnehin bereits ein Großteil der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Wenn angeführt wird, dass bei der Erstellung des B-Plans die Hochhausrichtlinie noch nicht galt, ist dies als Abwägungsmaßstab nicht akzeptierbar. Bei der Abwägung über die Bebauung im Planungsgebiet müssen die Interessen der Allgemeinheit mit dem „Eigennutz des Grundstückseigentümers“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 8.) abgewogen werden. Die NaturFreunde erwarten, dass bei der Abwägung der Eingaben, die aktuell geltenden Planungsziele im Land Berlin zugrunde gelegt werden. <i>„Der Standort ist für eine solche massive Hochhausbebauung nicht geeignet. Auch nach der im Hochhausleitbild festgelegten Kriterien ist eine Genehmigung in der vorliegenden Form nicht möglich. Der Planungsraum „ist nicht an einer Hauptstraße gelegen, grenzt unmittelbar an ein Landschaftsschutzgebiet an, verstellt denkmalgeschützte Gebäude“ (Matthias Bauer, Kommentare zu „Brainstorming für Stellungnahmen zum Bebauungsplan Urbane Mitte Süd VI-140cab“, in: gleisdreieck-blog.de, 18.02.2021, siehe: https://gleisdreieck-blog.de/2021/02/06/brainstorming-fuer-stellungnahmen-zum-bebauungsplan-urbane-mitte-sued-iv-140-cab/comment-page-1/#comment-19394).</i>	467.66	Die Relevanz des Hochhausleitbilds wurde geprüft. Das Ergebnis wird insbesondere in Zeile 467.55 dargestellt. Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Ergebnis der Einzelfallprüfung und damit auch die entsprechenden Inhalte des Hochhausleitbilds von den NaturFreunden nicht akzeptiert werden. Zur Abwägung: Richtig ist, dass gemäß § 1 Abs. 7 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Die Abwägung wird in der Begründung zum Bebauungsplan im Wesentlichen dargestellt.
		<u>Verschärfung der Windverhältnisse sind zu erwarten</u> „Hochhäuser verändern die Windverhältnisse vor Ort. Für Fußgänger und Radelnde werden die Windverhältnisse deutlich wahrnehmbarer. Vor allem der Wind aus Westen verschärft die Situation vor Ort, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bildet. [...] In Süd-Nord-Richtung verstärkt sich der Düseneffekt durch die erhöhten „Leitplanken“, die durch die zukünftige Bebauung geschaffen werden. In	467.67	Zur Bewertung der vorhabenbezogenen Auswirkungen auf den Windkomfort wurde eine „Gutachtliche Stellungnahme zum Windkomfort für die Bebauungspläne VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin“ (Stand 10/18) erstellt. Die gutachterliche Stellungnahme zum Windkomfort wurde aktualisiert, um die Randbebauung am Park am Gleisdreieck vollständig in das Fachgutachten aufzunehmen. Um die 2018 durchgeführte Teilung der Bebauungspläne und ihre stufen-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		der Gutachterlichen Stellungnahme zum Windkomfort wird darauf hingewiesen, dass die „geplanten Gebäudestrukturen [...] durch ihre Anordnung zu starken Kanalisierungs- und Düseneffekten“ (GEO-NET Umweltconsulting GmbH, Gutachtliche Stellungnahme zum Windkomfort für die Bebauungspläne VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin, Oktober 2018, S. 11.) führen. „Dies führt auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe zu einer deutlich geänderten mittleren Windgeschwindigkeit auf der Westseite des Beurteilungsgebietes“ (ebd.). Weiter wird ausgeführt, dass „die geplanten Gebäudestrukturen [...] durch ihre Anordnung und deutlich größere Höhe als die Gebäude der Umgebung eine stärkere Turbulenz [führen] die zu einer größeren Böenwindgeschwindigkeit am Boden führt“ (ebd., S.17). Die Windkomfortrichtlinien werden lediglich auf 55 Prozent der Fläche erfüllt (Siehe: Ebd., S. 24). „Auf einem kleineren Teil der Flächen (45 %) werden die Windkomfortkriterien nicht erfüllt. Dies liegt an der Anordnung und relativ großen Höhe der geplanten Gebäudestrukturen und ist als typisch für eine solche Bebauung anzusehen.“ (Siehe: Ebd., S. 24) Diese Situation erleben Fußgänger und Radler heute schon am Potsdamer Platz, obwohl dort die östliche Bebauung noch längst nicht die Höhe der zukünftigen Hochhäuser westlich des U-/S-Bahnhofs Gleisdreieck hat. Das im Windkanal getestete Hochhaus des Sony-Gebäudes lässt erahnen, welche Problematik auf die Parknutzer zukommt. Es hat nämlich an der Ostspitze der 109 m hohen Glasfassade im oberen Drittel einen weit überstehenden windschnittigen gläsernen „Spoi-		weise Festsetzung stärker zu berücksichtigen und die Auswirkungen der einzelnen Bebauungspläne besser bewerten zu können, wurden zwei Fachgutachten erstellt: ▪ Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand 09/21) ▪ Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin (Stand 09/21) Während das erste Fachgutachten (nur) die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermittelt und bewertet, werden im zweiten Fachgutachten die Auswirkungen des Gesamtvorhabens ‚Urbane Mitte‘ (Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“) dargestellt. In der „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) werden die vorherrschenden Windströmungsbedingungen in dem komplexen und urban geprägten Gebiet modelliert und anschließend die Auswirkungen der durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ermöglichten Bebauung auf die lokalen Windverhältnisse und den Windkomfort berechnet, dargestellt und überprüft. Windkomfortprobleme ergeben sich im näheren Umfeld des geplanten Gebäudekomplexes, was als typisch für eine Hochhausbebauung anzusehen ist. Diese entstehen durch die blockartige Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Bebauungsstrukturen. Insbesondere im näheren Bereich zwischen der nördlich angrenzenden Halle der STATION Berlin und dem geplanten Gebäude sowie in dem Bereich südlich der geplanten Gebäude kommt es zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und die Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böenwindgeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		ler“ (sichtbar, wenn man sich dicht unter diese Ostspitze der Fassade stellt).“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 9f.) <i>„Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEO-NET 2018a). (...) Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 8)</i>		Eine Gefahr oder ein beschränktes Risiko durch Wind liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien nach DGNB stellenweise nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet. Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt.
		Eine besondere Betrachtung hätten Starkwindereignisse im Bereich am Hochhaussockel bedurft. Die Dimension der geplanten Hochhäuser lässt verstärkte „Hochhauswinde“, eine erhöhte Turbulenz durch Umströmungs- und Düseneffekten erwarten, die zu gefährlichen Situationen führen können.	467.68	Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den Windkomfort wurde bereits 2018 ein Fachgutachten erstellt, dass aktualisiert wurde und unter dem Titel „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand von 09/21 vorliegt. In der Windkomfortanalyse wird die Windgefahr mit folgendem Ergebnis bewertet: Für die IST-Situation und den Bebauungsplan VI-140cab ist die Überschreitungshäufigkeit der mittleren Windgeschwindigkeit von 15 m/s in 2 m Höhe im Beurteilungsgebiet und der näheren Umgebung kleiner als 0,05 % der Jahresstunden. Gemäß der niederländischen Richtlinie (NEN 8100, 2006) besteht damit keine Windgefahr (vgl. Windkomfortanalyse, S. 22-23).
		Für die städtebauliche Planungspraxis ist die Berücksichtigung der „Einflüsse von Hochhäusern auf das lokale Windfeld unabdingbar, da sie entscheidende Auswirkungen auf, die aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in den betroffenen Stadtteilen haben“ (Joachim Schmalz, Entwicklung von Planungskriterien	467.69	Zu dem Ergebnis der Windkomfortanalyse s. Zeile 467.67.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		zur Vermeidung unerwünschter Windgeschwindigkeiten in den Freiräumen von Wohngebieten mit hoher städtebaulicher Dichte, Dissertation an der Technischen Universität Berlin, 1977, zitiert von: Uwe Wahl, Ökologische Aspekte von Hochhäusern, in: Marianne Rodenstein (Hrsg.), Hochhäuser in Deutschland. Zukunft oder Ruin der Städte?, Springer Fachmedien Wiesbaden, 2000, S. 108; siehe auch: Bridgewater Place puts 'wings' in place to block wind, in: BBC News, 13.10.2017, siehe: https://www.bbc.com/news/uk-england-leeds-41608461).		
		Gerade Hochhaussolitäre, die außergewöhnlich hoch sind, erzeugen den sog. „Monroe-Effekt“ (O.A., Widrige Wirbel, in Der Spiegel, 26.04.1971, siehe: https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-43257852.html). <i>„Diese Turbulenzen und Wirbelzonen sind gerade bei Hochhäusern im Erdgeschoss so stark, daß diese Zonen teilweise kaum mehr begangen werden können (Monroe-Effekt)“</i> (Klaus Endrullat/Peter Epinatjeff/ Dieter Petzold/ Hubertus Protz, Wärmetechnik, Springer-Verlag, S. 16).	467.70	Selbst der höhere Turm 6 mit einer geplanten Höhe von 49 m ist kein außergewöhnlich hohes Hochhaussolitär. Das temporäre Auftreten des „Monroe-Effekts“ wird von daher für unwahrscheinlich gehalten. Die Windkomfortanalyse sieht für die ‚Urbane Mitte Süd‘ kein diesbezügliches Risiko, s. Zeile 467.67.
		<u>Biotop- und Artenschutz wird nicht ausreichend berücksichtigt</u> <i>„Die genannten Ziele (des Biotop- und Artenschutzes) werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität</i>	467.71	Das Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf den Teilplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein.“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 53)		
		Die NaturFreunde erwarten, dass hier eine grundlegende Veränderung der Planungen vorgenommen wird und die entsiegelte Fläche deutlich vergrößert wird. In den Planungsunterlagen sind keinerlei Ansätze zu erkennen, die negativen Effekte der Versiegelung auch nur ansatzweise auszugleichen. Mit dieser Planung werden die Grundsätze des LaPro's ad absurdum geführt, da „ <i>sie in der B-Planung plötzlich keine Rolle mehr spielen, obwohl der Klimawandel unaufhörlich fortschreitet</i> “. (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 4f)	467.72	Der Umweltbericht zum Bebauungsplan kann nur die Maßnahmen darstellen, die Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans sind. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind wenige grünordnerische Festsetzungen vorgesehen, da aufgrund der städtebaulich gewünschten hohen Nutzungsmaße sowie der unterirdischen Tiefgarage zur Schaffung eines autofreien Quartiers hierfür auch nur geringe Möglichkeiten bestehen. Dies ist im Umweltbericht transparent darzustellen. Das Ergebnis der Umweltprüfung wird in der Abwägung berücksichtigt. In der Abwägung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.
		<u>Stärkung des Landschaftsbildes notwendig</u> Die Planungen des Urbanen Mitte Süd zeigen überdeutlich, dass eine an eine städtebaulich verträgliche Entwicklung angepasste Planung mit dem derzeitigen Bebauungsplan nicht vorgesehen wird. In der B-Plan-Begründung wurde ausgeführt: „Durch die Planung wird der Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten.“	467.73	Diese subjektive Einschätzung der NaturFreunde wird zur Kenntnis genommen. Es wird nicht begründet, warum die Planung städtebaulich nicht verträglich sein soll. Das Zitat stammt aus dem Umweltbericht und bezieht sich auf den Teilplan Landschaftsbild des Landschaftsprogramms. Im Umweltbericht werden die auf Grundlage der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.“ (B-Plan-Begründung S.53) Von landschaftsprägenden Landmarken ist eigentlich die Rede, die in diesem Planentwurf durch zwei Bürotürme (städtebauliche Bilder) vollständig ersetzt werden.“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 5) Diese Argumentation ist nicht überzeugend und muss grundlegend überdacht werden.		des Umweltschutzes dargelegt. Hierzu gehören auch Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild. Der Umweltbericht führt die negativen und positiven Auswirkungen auf und bewertet sie. Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach. Seit 1993 wurden große Teile für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz / Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet. Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde. Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass bestehende markante Landschaftselemente optisch in den Hintergrund treten werden. Das bedeutet jedoch nicht, dass die Landmarken vollständig durch zwei Bürotürme ersetzt werden. Das Ortsbild und Sichtbeziehungen ändern sich an dieser Stelle. Im Umweltbericht werden auch die positiven Auswirkungen dargestellt, insbesondere die Gestaltung der Gewerbebrache in direkter Nachbarschaft zum denkmalgeschützten ehemaligen Postbahnhof sowie zum Park am Gleisdreieck.
		<u>Warum ändert sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals?</u> „Wie aus dem folgenden Plan im Anhang des städtebaulichen Vertrags von 2005 ersichtlich ist, wurde die Fläche des heutigen B-Plan-Entwurfs baurechtlich anders beurteilt. Wie kommt es zu dieser Änderung der Beurteilungsgrundlage? [Abbildung: Planungsrechtliche Einschätzung nach BauGB, Stand 10.Juni 02] § 35 (5) BauGB: „Die nach den Absätzen 1 bis 4 zulässigen Vorhaben sind in einer flächensparenden, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzenden und den Außenbereich schonenden Weise auszuführen. Für Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungserklärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen; Der § 35 BauGB ist ganz offensichtlich nur für landwirtschaftliche Gebäude und Kultureinrichtungen in	467.74	Vgl. oben Zeile 467.39. Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) befindet sich nicht im Widerspruch zum § 35 BauGB. Der FNP als vorbereitender Bauleitplan zeigt alle Flächen des Landes Berlin und ihre jeweilige Nutzung sowie geplante Nutzungsvorhaben, die auch auf Flächen liegen können, die vor Aufstellung eines Bebauungsplans dem Außenbereich zuzuordnen sind. Der FNP stellt das Plangebiet der ‚Urbanen Mitte Süd‘ als gemischte Baufläche M2 dar, aus der ein Kerngebiet entwickelt werden kann. <u>Nach</u> Inkrafttreten des Bebauungsplans wird die Zulässigkeit eines Vorhabens in dessen Geltungsbereich nach § 30 BauGB beurteilt, d.h. nach den Festsetzungen im Bebauungsplan. § 35 BauGB findet dann keine Anwendung mehr. Diese Darstellung entspricht den Regelungen des BauGB. Die Interpretation der NaturFreunde zur planungsrechtlichen Situation ist falsch.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		freier Landschaft („Außenbereich“) gedacht und anwendbar. Die Anwendung dieses Paragraphen des Baugesetzbuches auf das Planungsgebiet erscheint nicht plausibel und ist nicht zulässig. „Hier befindet sich offenbar der FNP im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn hier soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, den es bisher auf diesem Gelände nicht gab.“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 5ff) Die NaturFreunde halten die vorgenommene Auslegung des Gesetzes für nicht zulässig und sehen diese Auslegung im Widerspruch zum Wortlaut wie auch zur Intention der gesetzlichen und planerischen Regelungen und ausschließlich zugunsten der Pläne der Investoren.		
		<u>Bebauungsdichte muss reduziert werden</u> <i>„Genau diese § 35 BauGB-Flächen sollen mit einer extrem hohen Bebauung mit einer GFZ von 3,5 gestaltet werden, die selbst nach BauNVO hier schon deutlich über der maximal zulässigen GFZ von 3,0 im Kerngebiet überhöht ist. Der vorgestellte Planentwurf weist allerdings eine Bebauung mit einer GFZ noch weit darüber aus, egal ob eine GFZ von 4,1, 4,6 oder 5,1. In jedem Fall ist es eine Überdehnung des § 35 und der BauNVO. Allein dieser §§ müssten ausreichen, um den B-Plan-Entwurf zu Fall zu bringen.“</i> (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 7.) Aus diesem Grund fordern die NaturFreunde eine deutliche Reduzierung der Bebauungsdichte im Planungsgebiet.	467.75	<u>Zur Zulässigkeit von Vorhaben</u> Zum geltenden Planungsrecht s. Zeile 467.74. <u>Zur baulichen Dichte</u> § 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt (siehe Seite 135-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				141). Zusammengenommen ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO vernünftigerweise gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Hinweis: Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 der Baunutzungsverordnung geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern. Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.21 ausgelegt

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Ergebnis der Abwägung wird der Kritik nicht gefolgt. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert.
		<u>Ornithologische und ökologische Notwendigkeiten wurden ausgeblendet.</u> Glasflächen können auf Vögel gravierende Auswirkungen haben. Glasflächen können „je nach Lage und Dimension [...] ein zum Teil hohes Kollisionsrisiko“ (Dr. Susanne Salinger, Stellungnahme zum Problemfeld Glas – Bebauungsplan VI-140cab – Bauvorhaben Urbane Mitte in 10967 Berlin, 30.04.2019, S. 3) darstellen. Im Planungsgebiet wurde „die Gefährdung durch Vogelanflug [...] von der Unteren Naturschutzbehörde als möglich eingeschätzt. Dies beruht vor allem auf die Nähe der geplanten Neubauten zu einem Gewässer und zu den angrenzenden Grünflächen und Grünzug“ (ebd., S.5). Deshalb „ist davon auszugehen,	467.76	Zur Bewertung des Themas Vogelschlag an Glasflächen / -fenstern wurde die benannte fachgutachterliche Stellungnahme zum Problemfeld Glas eingeholt. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein Angebots-Bebauungsplan. Die Ausgestaltung der Fassaden und damit auch Größe, Reflexionsgrad usw. von Glasflächen werden nicht festgesetzt und können somit auch keiner artenschutzrechtlichen Einschätzung unterzogen werden. Das Thema Vogelschlag wurde aus diesem Grund folgendermaßen im Städtebaulichen Vertrag geregelt:

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		dass die Gewässernähe und die vorhandenen naturnahen Grünstrukturen in der Umgebung eine gewisse Erhöhung des Kollisionsrisikos mit sich bringen“ (ebd.). Salinger stellt weiter fest, dass „großflächige Verglasungen eine besondere Gefährdung“ (ebd.) für Vögel darstellen. Trotz dieser Hinweise auf negative Auswirkungen auf Vögel und die Gefahr einer vermehrten Kollision von Vögeln mit den neuen Hochhäusern, wurden hier keine wirklichen Schlüsse gezogen.		„Die Projektträgerin verpflichtet sich, ... Maßnahmen zum Vogelschutz zu prüfen, mit Berlin abzustimmen und umzusetzen. Über die Verträglichkeit der abgestimmten Maßnahmen mit dem Vogelschutz hat die Projektträgerin mit Einreichung des Bauantrags bzw. der Unterlagen zur Genehmigungsfreistellung gemäß § 62 BauO Bln einen gutachterlichen Nachweis bei dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung einzureichen.“ Hinweis: Die Vermeidung von Vogelschlag soll auch in die Berliner Bauordnung aufgenommen werden. Die Berücksichtigung dieses Belangs wäre damit im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen. Im Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin heißt es in § 8a Abs. 3 BauO Bln (Entwurf 2021): „Gebäude müssen so errichtet werden, dass die Wahrscheinlichkeit von Tierkollisionen mit der baulichen Anlage (Vogelschlag) nicht deutlich erhöht wird.“ Der Senat von Berlin hat den Entwurf des 6. Gesetzes zur Änderung der Bauordnung für Berlin am 22.03.22 zur Kenntnis genommen.
		Weiter wurde festgestellt, dass das Untersuchungsgebiet „eingeschränkt ein Jagdhabitat für die Zwergfledermäuse der Umgebung“ (Jens Scharon, Copro Projektentwicklung GmbH, Artenschutzrechtliche Untersuchung des B-Plangebietes VI-140ca „Urbane Mitte“ in Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg, März 2017, S.13) darstellt. Zwar sei „das Gelände kein hochwertiger Lebensraum für die Fledermauspopulationen der Umgebung“ (ebd.) jedoch „sollte aber beachtet werden, dass zu unterschiedlichen Jahreszeiten auch innerhalb der vorliegenden Biotopstrukturen sehr gut geeignete Jagdhabitate z.B. für die Zwergfledermaus vorhanden sind“ (ebd.). <i>„Innerhalb des B-Plangebietes nisten 6 europäisch geschützte Vogelarten [und] Höhlen- und Nischenbrüter,</i>	467.77	Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Die Bedeutung des Plangebietes als Jagdgebiet für Fledermäuse wurde im Umweltbericht dargestellt. Jagdgebiete unterliegen aber keinem gesetzlichen Schutz nach § 44 BNatSchG. Einem gesetzlichen Schutz unterliegen die Quartiere. Im Umfeld sind mit dem Park am Gleisdreieck auch zukünftig geeignete Jagdhabitate vorhanden. Die ganzjährig geschützten Lebensstätten wurden im Plangebiet erfasst. Vor Abriss von Gebäuden und Fällung von Bäumen sind diese nochmals nach ganzjährig geschützten Lebensstätten abzusuchen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>deren Nistplätze ganzjährig geschützt sind“ (ebd., S.17).</i>		
		Die Untersuchung zeigt mögliche Abmilderungen für die betroffenen Arten auf, gibt jedoch keine Antwort auf mögliche negative Auswirkungen auf Fledermäuse und Vögel, durch eine veränderte Windströmung durch die Hochhäuser und eine Beeinträchtigung ihres Jagdrevieres. Es erscheint jedoch plausibel, dass ein Verzicht auf die massive dichte Bebauung und die überdimensionierten Hochhäuser zu einer Verbesserung der Lebensbedingungen für Vögel und Fledermäuse beitragen würde.	467.78	Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den Windkomfort wurde bereits 2018 ein Fachgutachten erstellt, dass aktualisiert wurde und unter dem Titel „Windkomfortanalyse für den Bebauungsplan "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ mit Stand von 09/21 vorliegt. Aus der im Fachgutachten beschriebenen räumlich stark begrenzten Änderung der Windverhältnisse um die Hochhäuser (Turm 6 und 7) sind weder negative Auswirkungen auf Fledermäuse und Vögel, noch eine Beeinträchtigung ihres Jagdreviers zu erwarten.
		„Auf der Seite 75 wird im Fazit ausgeführt, durch die Planungen ergäben sich "keine erheblichen Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen. Der Lebensraumverlust für die kartierten Freibrüter (Scharon 2017) wird als nicht erheblich bewertet. Auch der Verlust des Jagdgebietes für die Zwergfledermaus ist nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.“	467.79	Hier wird ein Auszug aus dem Umweltbericht zum Thema „Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“ wiedergegeben.
		Dieses Fazit betrifft Biologische Vielfalt ist nur ein Teil der Ergebnisse des Fachgutachtens (Scharon 2017). Im B-Plan Entwurf werden artenschutzrechtliche Konflikte und gesetzliche Vorgaben somit nicht berücksichtigt, die in dem zugrundeliegenden Fachgutachten allerdings deutlich benannt wurden, die gesetzlichen Zugriffsverbote für Gebäudebrüter (Haussperlinge, Hausrotschwanz, Bachstelze) betreffend.“ (Angela Laich, Bündnis Stadtnatur in K61, Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, 16.12.2020, S. 1).	467.80	Die Artenschutzrechtliche Untersuchung wurde 2017 für das Bebauungsplangebiet VI-140ca (Urbane Mitte) erstellt und für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ausgewertet. Es wurden in Bezug auf die Avifauna nur Freibrüter im Plangebiet nachgewiesen (vgl. Abb. 11 des Fachgutachtens), daher erfolgte auch nur für diese Artengruppe eine Prüfung. Das U-Bahnviadukt sowie die U-Bahntrasse und dort gelegene Niststätten liegen außerhalb des Plangebiets und sind daher kein Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<u>Verkehrsplanungen für Urbane Mitte Süd setzen auf autogerechte Stadt</u> Die vorgelegten Pläne für eine verkehrstechnische Entwicklung des Standortes sind weiterhin auf den motorisierten Individualverkehr mit der Planung von neuen Tiefgaragen ausgelegt worden. <i>„Der Individualverkehr wird über eine Zufahrt direkt in die Tiefgarage geleitet.“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 34) Das Planungsgebiet <i>„soll (oberirdisch) autofrei“</i> (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 31) sein, schafft jedoch mit seinen Tiefgeragen zusätzliche Anreize für ein vermehrtes Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt Berlin und widerspricht damit dem Ziel einer möglichst autoarmen Berliner Innenstadt. <i>„Kernstück des städtebaulichen Entwurfes sind 7 Hochhäuser mit bis zu 27 Geschossen, die aus überwiegend 2geschossigen Sockelbauten aufragen. Die Höhe der Sockelbauten orientiert sich an den umgebenden Gleisanlagen. Das Gebiet soll großflächig mit Tiefgaragen unterbaut werden.“</i> (Dipl.-Ing. M. Dembeck, Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, Machbarkeit der Niederschlagsentwässerung URBANE MITTE BERLIN - Bebauungsplan VI-140caa und Bebauungsplan VI-140cab, 08.07.2019, S. 23). Die NaturFreunde schlagen deshalb vor, das gesamte Areal mit einem durchdachten Konzept für die durchgängige fahrrad- und fußgänger*innenfreundliche Erschließung neu zu planen und das gesamte Areal autofrei vorzusehen. Auf die geplanten Tiefgaragen sollte komplett verzichtet werden.	467.81	Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist ein sogenannter Angebots-Bebauungsplan. Auf Grundlage einer Verkehrsprognose wurden die verkehrstechnischen Anforderungen und Auswirkungen des Vorhabens innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs ermittelt und bewertet. Die ‚Urbane Mitte Süd‘ soll oberirdisch autofrei sein. Dazu sollen die Anliegenden von der öffentlichen Trebbiner Straße über die Privatstraße direkt in die Tiefgarage geleitet werden. Die Zulässigkeit des Baus einer Tiefgarage ist erforderlich, um im Bebauungsplan zu sichern, dass der im Verkehrsgutachten (Stand 03.08.2021) ermittelte Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden kann. Sollten sich die Rahmenbedingungen ändern und weniger Stellplätze benötigt werden, kann im Rahmen der konkretisierenden Planung das Stellplatzangebot reduziert werden. Es ist Ziel des Verkehrskonzepts für die ‚Urbane Mitte‘ und damit auch für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“, den Lagevorteil zu nutzen und den Mobilitätsschwerpunkt auf ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu legen. Alle in der Stellungnahme benannten Punkte sind Bestandteile des Verkehrs- und Erschließungskonzepts der ‚Urbanen Mitte Süd‘ und sind in der Begründung dargestellt.
		<i>„Das Plangebiet ist zurzeit nicht an das öffentliche Straßennetz angeschlossen. Der Anschluss soll über eine Verlängerung der öffentlichen Trebbiner Straße</i>	467.82	Die Privatstraße wird insbesondere auf dem Privatgrundstück ausgewiesen. Es werden keine öffentlichen Flächen privatisiert.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>als Privatstraße erfolgen.</i>“ (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Begründung, S. 13) Privatstraßen widersprechen der Planung einer Stadt als öffentlichen Raums und verstärken die Tendenz der Privatisierung des öffentlichen Raums.		
		„Wenn in der „Urbanen Mitte“ tatsächlich ein „autofreies Quartier“ geschaffen werden soll, widersprechen die geplanten Tiefgaragenplätze dieser Idee an diesem, mit öffentlichen Verkehrsmitteln übererschlossenen Ort und sind somit anachronistisch, weil sie - den Bemühungen des Senats einer Mobilitätswendepolitik zuwiderläuft - die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr in Zukunft wesentlich restriktiver werden (das Parkraummanagement auf allen innerstädtischen öffentlichen Flächen durchgeführt wird, das Autofahren sich deutlich verteuern wird, die Kosten für Autofahrende enorm steigen werden, die Bewegungsflächen der Pkws stark eingeschränkt werden	467.83	Zu der geplanten Tiefgarage siehe Zeile 467.81
		die Mobilität der Beschäftigten und Besucher dieser Häuser sich multimodalbewegen werden	467.84	Die Aussage ist unklar. Ein Verkehrssystem wird als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmenden für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen. Den Beschäftigten und Besuchenden der ‚Urbanen Mitte Süd‘ stehen Verkehrsmittelalternativen (ÖPNV, MIV, Rad- und Fußverkehr) zur Verfügung. Das wurde im Modal Split berücksichtigt. Daher sind dennoch die nach der Planung erforderlichen Stellplätze vorzusehen.
		die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellflächen auf dem Grundstück vorgesehen werden	467.85	Die gemäß AV Stellplätze erforderlichen Fahrradstellplätze sollen auf dem Grundstück der ‚Urbanen Mitte Süd‘ angeboten

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		müssen und die Feuerwehrezufahrt nicht verschmälern dürfen		werden. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde die Machbarkeit belegt. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Im Plangebiet des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird keine Feuerwehrezufahrt verschmälert.
		Selbstverständlich sollen für Gehbehinderte einige wenige Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe auch sichergestellt werden muss.	467.86	Diese Hinweise sind im Verkehrskonzept bereits berücksichtigt. Die Projektträgerin verpflichtet sich insbesondere im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die nach den bauordnungsrechtlichen Vorschriften erforderlichen Stellplätze für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und für Rollstuhlnutzende auf dem Baugrundstück selbst herzustellen.
		<u>Mehr Fahrradstellplätze notwendig</u> - Die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze fordern nach § 49 der BauOBln pro 100 m² Büro- und Verwaltungsfläche je 1 Stellplatz für das Fahrrad. Das macht allein für diese beiden Gebäude je 1 Fahrrad-Stellplatz pro 200 m² für großflächiges Gewerbe und Büroflächen und 1 Fahrrad-Stellplatz pro 100 m² für Gewerbe des täglichen Bedarfs. - Nach der Fahrrad-Ablöse-Verordnung Fahrrad-FahrAbVO vom 17. 9. 2008 beträgt der Ablösebetrag je geforderten Stellplatz 500 Euro. Die AV Stellplätze ist mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Erlass einer neuen AV Stellplätze werden ihre Regelungen aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet.“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 11f)	467.87	Im „Verkehrsgutachten zum B-Plan VI-140ca "Urbane Mitte Süd" “ (Stand: 27.03.2019) wurde der Stellplatzbedarf für den Radverkehr auf Grundlage der Flächenverteilung (Geschossfläche) nach Kerngebieten und den jeweiligen Nutzungen nach den Richtzahlen der Anlage 2 zur AV Stellplätze von 2007 abgeschätzt. Am 15.07.2020 sind die neuen AV Stellplätze in Kraft getreten. In den „Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze)“ vom 15. Juli 2020 wird geregelt, wieviel Fahrradabstellplätze im Zusammenhang mit Neubauten nachzuweisen sind. Die erforderliche Anzahl richtet sich nach der Art der Nutzung. Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. Dabei wurde u.a. die Anzahl der erforderlichen Fahrradstellplätze auf Grundlage der AV Stellplätze von 2020 ermittelt, die 2021 erneut aktualisiert

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				wurden. Zur Berücksichtigung der AV Stellplätze von 2021 wurde in Ergänzung und zur Anpassung des Verkehrsgutachtens eine gesonderte Bedarfsermittlung für die Fahrradstellplätze durchgeführt (Stand 19.09.2022): Für die ‚Urbane Mitte Süd‘ wird überschlägig ein Bedarf von 103 Fahrradstellplätzen ermittelt, ohne Berücksichtigung eines Verbundeffektes. Gemäß Verkehrsgutachten (2021) wird noch ein Verbundeffekt von 30 % angesetzt. Unter Berücksichtigung dieses Verbundeffektes reduziert sich der Bedarf an privaten Fahrradstellplätzen auf 72. Die Berücksichtigung des Verbundeffektes in dieser Form wurde mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK, nunmehr SenUMVK) abgestimmt. Unter 2.4 der AV Stellplätze von 2020 wird geregelt, dass in den nach § 48 Abs. 2 Nr. 1 BauO Bln herzustellenden Abstellräumen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder mindestens 50 % der erforderlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder untergebracht werden sollen. Im Plangebiet sollen unter Berücksichtigung der geplanten Nutzungen die Abstellanlagen für Dauerparker (z.B. für Mitarbeitende der Büronutzungen und des Einzelhandels) in diesen Abstellräumen (z.B. in der Tiefgarage) untergebracht werden. Anlagen für Kurzzeitparkende wie Kunden der Einzelhandels- oder Gastronomieeinrichtungen, sollen vorwiegend außerhalb von Gebäuden und somit schnell und flexibel zugänglich sein. Im Rahmen des städtebaulichen Konzepts in Kombination mit der Freianlagenplanung wurde geprüft und nachgewiesen, dass die erforderliche Zahl von Fahrradstellplätzen im Plangebiet angeboten werden kann. Im Sinne planerischer Zurückhaltung wird eine Festsetzung als entbehrlich angesehen. Die verbindliche Bedarfsermittlung und der Nachweis der erforderlichen Fahrradstellplätze sind Bestandteil des nachgelagerten Baugenehmigungsverfahrens. Die AV Stellplätze wurden erneut aktualisiert. Die aktuellen Ausführungsvorschriften zu § 49 Absatz 1 und 2 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für Fahrräder (AV Stellplätze) wurden am 16. Juni 2021 veröffentlicht. Die neue Fassung enthält insbesondere Klarstellungen und Verdeutlichungen. Der Stellplatzschlüssel wurde gegenüber der Fassung von 2020 nicht geändert. Ergänzt wurden Regelungen zu den Abstellplätzen von Sonderfahrrädern. Für die Betrachtung der Machbarkeit ist es nicht erforderlich, das Verkehrsgutachten erneut anzupassen.
		<u>Zusammenfassung</u> Die Planungen auf dem Areal entsprechen in keiner Weise den Anforderungen an eine ökologische, nachhaltige und klimagerechte Entwicklung des urbanen Zentrums von Berlin. Die NaturFreunde kritisieren, dass die Planungen einseitig auf eine ökonomische Verwertung des Gebietes ausgerichtet sind und eine nachhaltige Stadtentwicklung damit verhindern. Die NaturFreunde Berlin sehen bei den vorgelegten Planungsunterlagen grundlegende Veränderungsnotwendigkeiten, um einer klimagerechten Bebauung der Planflächen zu entsprechen. Mit den Vorschlägen sollen hier einige grundlegende Anforderungen beschrieben werden, die bei Umsetzung dieser Vorschläge zu einer neuen, eingehenderen Prüfung der vorgelegten Unterlagen führen würden.	467.88	Die Ablehnung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wird zur Kenntnis genommen. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103 ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen. Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen. In der Planung für die ‚Urbane Mitte‘ wurden bereits Nachhaltigkeitsziele berücksichtigt. Im Übrigen wurde, um den Status-Quo des Projekts zur Nachhaltigkeit darzustellen und weitere sinnvolle Maßnahmen zur vertieften nachhaltigen Ausrichtung des Projekts zu definieren, ein – rechtlich unverbindlicher – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 erarbeitet. Der Leitfaden gliedert die Nachhaltigkeitsziele in vier Themenfelder: 1. Stadt & Gemeinschaft 2. Städtebau & Bauweise 3. Ökologie & Gesundheit 4. Infrastruktur & Mobilität Unter diesen Themenfeldern werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Diese Absichtserklärung ist unverbindlich. Die einzelnen Argumente wurden bereits geprüft und abgewogen. In der Abwägung für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		Grundsätzlich erwarten die NaturFreunde, dass nach Prüfung der Eingaben im Rahmen der Bürger*innen- und Verbandsbeteiligungen, ein weiterer intensiver Austausch mit den interessierten Gruppen, Anwohnenden und Verbänden und Initiativen gesucht wird.	467.89	Der Bebauungsplan befindet sich seit 2015 im Aufstellungsverfahren. Die Öffentlichkeit wurde vor Aufstellung des Bebauungsplans im Rahmen eines öffentlichen Werkstattverfahrens und während der Aufstellung des Bebauungsplans zu einem frühzeitig (2016) und zum anderen in Form von zwei hintereinander durchgeführten Auslegungen (2020/21) beteiligt. Die gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungen sind damit durchgeführt. Die Stellungnahmen werden geprüft und abgewogen. Unter Berücksichtigung des Abwägungsergebnisses wird dann das Aufstellungsverfahren weitergeführt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>„Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden.</i> <i>Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats.</i>	467.90	Der Bebauungsplanentwurf berücksichtigt die gesetzlichen Vorgaben des Baugesetzbuchs sowie der Baunutzungsverordnung. Konkrete Kritikpunkte zur Einhaltung dieser Vorschriften werden nicht vorgetragen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Entwurf nicht akzeptiert wird. Inwiefern der Bebauungsplan nicht der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik sowie dem Hochhausleitbild entsprechen würde, wird nicht weiter konkretisiert. Mit der Planung werden die Ziele und Grundsätze der Raumordnung, des Flächennutzungsplans Berlin, des Landschaftsprogramms und der Landschaftspläne, Stadtentwicklungspläne sowie sonstiger vom Senat beschlossenen städtebaulichen Planungen berücksichtigt. In der Begründung wird dies im Kapitel A.1.3. „Planerische Ausgangssituation““ ausgeführt. Das Land Berlin hat mit dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 sowie der Auslobung eines Wettbewerbes zum Baufeld der ‚Urbanen Mitte‘, dem bestimmte Kenngrößen zu Art und Maß der baulichen Nutzung zugrunde liegen, den Wunsch nach einer urbanen Entwicklung des Plangebiets unterstrichen. Die Planung ist Ziel des Landes Berlin. Mit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplans VI-140ca „Urbane Mitte“ wurde dieses Ziel auch von Seiten des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg bekräftigt. Zudem ist zu beachten, dass dem Bezirksamt als Plangeber bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne ein sehr weiter Ermessensspielraum zukommt. Denn welche städtebaulichen

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		<i>Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe.“ (Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., a.a.O., S. 1f.)</i>		Ziele sich der Bezirk setzt und welche Stadtentwicklung er betreibt, liegt allein in seinem Ermessen. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 sind auf Seite 27-36 Ausführungen zum Hochhausleitbild zu finden. Die Einzelfallprüfung hat ergeben, dass das erst im Jahr 2020 beschlossene Hochhausleitbild für den im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ gelegenen Turm 6 nicht anzuwenden ist. Unabhängig davon wurde dargestellt, welche der im Hochhausleitbild enthaltenen Planungsgrundsätze in der ‚Urbanen Mitte Süd‘ bereits berücksichtigt wurden. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der Möglichkeit der Flächenkonversion an dieser Stelle, ist der Standort für die Entwicklung eines Stadtquartiers gerade in Hinblick einer nachhaltigen Stadtentwicklung (Innenentwicklung / Konversion einer Gewerbebrache) gut geeignet. Es ist unklar und wird nicht ausgeführt, was die „Erfordernisse der Umgebung“ sind. Die Belange des Klimaschutzes sind nicht unberücksichtigt. In §1 Abs. 5 Satz 1 BauGB hat die Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung Berücksichtigung gefunden. Darüber hinaus sollen Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 5 Satz 3 BauGB dazu beitragen, Klimaschutz und die Klimaanpassung zu fördern. Gemeint sei eine Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt. Anhaltspunkte stellen die in § 1 Abs. 6 BauGB bezeichneten Belange. Mit der „Nachhaltigkeit“ wird folglich aufgegriffen, was das Abwägungsgebot gemäß § 1 Abs. 7 BauGB ohnehin verlangt, also die Belange in Einklang zu bringen (vgl. Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand: Oktober 2022, § 1 Rn. 103

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				ff.). Der Bebauungsplan berücksichtigt den Klimaschutz im Rahmen des Umweltberichts sowie über die einzuhaltenden Fachgesetze sowie entsprechende Verpflichtungen im Städtebaulichen Vertrag: Ein Beitrag zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris ist das Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz - EWG Bln vom 22. März 2016, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.08.2021 (GVBl. Seite 989). Zweck des EWG Bln ist die Festlegung von Klimaschutzzielen für das Land Berlin sowie die Schaffung von Instrumenten zu deren Erreichung. Im Land Berlin soll die Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 Prozent, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 Prozent und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 Prozent im Vergleich zu der Gesamtsumme der Kohlendioxidemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Daneben sollen alle sonstigen Treibhausgasemissionen vergleichbar reduziert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung der Berliner Klimaziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK 2030). Das BEK 2030 für den Umsetzungszeitraum 2022 bis 2026 wird zurzeit unter Berücksichtigung neuer Klimaziele, wissenschaftlichen Erkenntnissen und Handlungsempfehlungen fortgeschrieben. Gesetzliche Vorgaben zum Klimaschutz werden im Projekt 'Urbane Mitte Süd' berücksichtigt. Viele kommen jedoch erst in der Ausführung zur Anwendung, wie z.B. das Gebäudeenergiegesetz (GEG) als Bundesgesetz oder das Berliner Solargesetz. Die Treibhausgas-Emissionen des Bauvorhabens können auf der Ebene der Bebauungsplanung nur ansatzweise beurteilt werden. Es besteht die Möglichkeit, einer klimaneutralen Realisierung. Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ werden jedoch Voraussetzungen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen im Bereich der Energieeffizienz und der Mobilität geschaffen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Um den Klimaschutz über die Fachgesetzgebung hinaus verbindlich im Projekt ‚Urbane Mitte Süd‘ zu verankern, verpflichtet sich die Projektträgerin im Städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan zur Durchführung eines hochbaulichen Realisierungswettbewerbs, dessen Aufgabenstellung u.a. folgende Aspekte umfasst: ▪ Bestmögliches Erreichen des Ziels einer Treibhausgas-neutralen oder Treibhausgas-negativen Bilanz (Ökobilanz / Life Cycle Assessment (LCA) der Gebäude, gerechnet auf den Lebenszyklus der Gebäude von 50 Jahren (in Anlehnung an Ökobau.dat; Treibhausgas-negativ bedeutet, dass mehr Treibhausgas im Gebäude gespeichert wird, als durch die Materialherstellung, Bauwerkerrichtung, laufende Instandhaltung der Konstruktion, Rückbau und Entsorgung der Materialien freigesetzt wird)) ▪ Verwendung eines möglichst hohen Anteils an Baustoffen, die nach der Nutzung nicht deponiert oder thermisch verwertet werden müssen. Zur Bewertung der Auswirkungen auf das Mikroklima wurde ein „Klimaökologisches Fachgutachten zu den Bebauungsplänen VI-140caa („Urbane Mitte Nord“) und VI-140cab („Urbane Mitte Süd“)“ (Stand: 26.10.2018) erstellt. Das Fachgutachten wurde aktualisiert und liegt unter dem Titel „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin mit Stand 09/21 vor. Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens von 2021 haben sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 nur unwesentlich geändert. Im Umweltbericht und der Begründung werden die Ausführungen zum Fachgutachten angepasst. Das Fachgutachten „Klimaökologische Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin“ (Stand 09/21) hat zum Ziel, die Auswirkungen einer Umsetzung des

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Bebauungsplans VI-140cab "Urbane Mitte Süd" auf den nächtlichen Kaltlufthaushalt sowie zur Wärmebelastung am Tage zu bewerten. <i>Oberflächennahe Lufttemperatur</i> Bei der oberflächennahen Lufttemperatur bleiben die Zunahmen gegenüber dem Ist-Zustand weitestgehend auf das Plangebiet beschränkt, eine Erhöhung der Lufttemperatur in angrenzenden Siedlungsflächen ist nicht zu erwarten. Auch im Park am Gleisdreieck wird sich die Lufttemperatur nicht erhöhen. <i>Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom</i> Hinsichtlich des Luftaustausches (Kaltluftströmungsfeld / Kaltluftvolumenstrom) lassen sich die folgenden Kernaussagen zusammenfassen: Die stärksten Abnahmen treten innerhalb des Plangebiets auf, wobei durch die Hinderniswirkung von Gebäuden auf das Strömungsfeld einerseits aber auch durch dessen Kanalisierung andererseits Zu- und Abnahmen in direkter räumlicher Nähe nebeneinander auftreten. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit. Es sind, im Gegensatz zur Lufttemperatur, auch Effekte über das Plangebiet hinaus erkennbar. Vor allem im Nahbereich des Plangebiets kommt es zu einer mäßigen und lokal begrenzten Abschwächung der Kaltluftlieferung. Davon ist im Wesentlichen der Westpark betroffen. Den Abbildungen im Gutachten ist zu entnehmen, dass im Westpark die Auswirkungen auf das bodennahe Windfeld und die Kaltluftvolumenstromdichte allerdings auf einen Teilbereich nordwestlich des Plangebiets beschränkt sind. Eine hiermit verbundene signifikante Zunahme der bodennahen Lufttemperatur wurde nicht festgestellt. Die Verringerung des Volumenstroms in diesem Bereich liegt lediglich bei 5-10 % liegt. Der betroffene Bereich weist im Bestand eine mittlere bis hohe

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Kaltluftvolumenstromdichte auf, so dass die Dynamik des nächtlichen Luftaustausches auch im Planszenario weiterhin hoch bleibt. Wenngleich eine Beeinflussung des lokalen Luftaustausches sichtbar wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während windschwacher Sommernächte auszulösen, da auch im Planszenario ein klimatisch wirksamer Kaltluftstrom erhalten bleibt. Veränderungen an der Konfiguration der Baukörper werden vom Gutachtenden als nicht erforderlich angesehen. Um den Einfluss auf die Kaltluftvolumenstromdichte im Umfeld des Planareals zu bilanzieren, wurde für die betroffenen Baublöcke die durchschnittliche Verminderung des Kaltluftvolumens berechnet. Die Nutzungsänderung führt im Planszenario zu keiner nennenswerten Abschwächung des Kaltluftvolumens. Die über die umgebenden Siedlungsblöcke bilanzierte Abnahme verbleibt durchgängig unterhalb von -5 Prozentpunkten gegenüber dem Ist-Zustand. Unter den zugrunde gelegten Rahmenbedingungen ist die Verminderung von Strömungsgeschwindigkeit und Kaltluftvolumenstrom im Bereich Gleisdreieck aufgrund der Intensität der Luftaustauschprozesse als vertretbar anzusehen. Die vorhabenbezogene Auswirkung ist nach der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 (VDI 2003) als mäßig zu bewerten. Zur Bewertung des Einflusses auf die klimatische Ausgleichsfunktion des Parks am Gleisdreieck, vgl. auch C66_Park_Ausgleichsfläche. <i>Physiologisch Äquivalente Temperatur (PET)</i> Im klimaökologischen Gutachten wird zur Bewertung der Tagsituation der humanbioklimatische Index Physiologisch Äquivalente Temperatur PET um 14:00 Uhr MEZ an einem

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				wolkenlosen Sommertag herangezogen. Mit Blick auf die Wärmebelastung ist die PET vor allem für die Bewertung des Aufenthalts im Freien am Tage sinnvoll einsetzbar und kann als die tatsächlich empfundene Temperatur angesehen werden. Für die PET existiert in der VDI-Richtlinie 3787, Blatt 9 eine absolute Bewertungsskala, die das thermische Empfinden und die physiologischen Belastungsstufen quantifiziert. Im Planszenario ist das Ausmaß der sommerlichen Wärmebelastung im geplanten Quartier nur wenig verändert. Mit der Realisierung des Bebauungsplans zeigt sich allerdings in den nun verschatteten Flächenanteilen lokal sogar ein Rückgang der PET. Dem steht eine leichte Erhöhung der PET im Nahbereich der geplanten Gebäude gegenüber, welche in der Veränderung des Windfeldes sowie lokal auch der Bodenbedeckung begründet liegt. Die Differenz zwischen Bestands- und Planszenario der PET zeigt deutlich den Positiveffekt der Verschattung durch Turm 6, die Abnahme der PET beträgt bis zu -7,9 °C. Die angesprochene Zunahme der PET im Nahbereich der Gebäude beträgt um bis zu 2 °C. Hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind die mit dem Bebauungsplan VI-140cab einhergehenden Nutzungsänderungen als unerheblich zu bewerten. Darüber hinaus sind keine negativen Wechselwirkungen mit den Bestandsarealen erkennbar. Auch die PET im Park am Gleisdreieck ändert sich nicht. In der Gesamtbilanz ist die planbedingte Wirkung insbesondere auf vorhandene Wohnnutzungen quantitativ gesehen als eine gering ausgeprägte und gleichzeitig lokal begrenzte Abschwächung anzusehen. Die nächtliche Versorgung mit Kalt-/Frischluft auf regionaler Ebene wird nicht beeinträchtigt. Die planbedingten Auswirkungen verbleiben deutlich unterhalb der in der VDI-Richtlinie 3787 Blatt 5 beschriebenen Erheblichkeitsschwelle von 10 %. Auch hinsichtlich der Wärmebelastung am Tage sind keine nachteiligen Effekte für die bestehende Bebauung erkennbar. Die mit dem Bebauungsplan VI-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				140cab "Urbane Mitte Süd" einhergehende Nutzungsänderung wird im Gutachten als klimaökologisch vertretbar eingeordnet. <u>Umweltbericht</u> Die Ergebnisse des klimaökologischen Fachgutachtens werden in der Umweltprüfung berücksichtigt und in die Abwägung eingestellt. Die Auswirkungen sind immer auch in Bezug auf die Empfindlichkeit des jeweiligen Schutzgutes an einem Standort zu beziehen. Durch die Komfortlage, also die unmittelbare Lage am Park am Gleisdreieck, ist das Plangebiet nicht so empfindlich hinsichtlich klimatischer Veränderungen. <u>Weitere Maßnahmen</u> Im – rechtlich unverbindlichen – „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ mit Stand vom 18.11.2022 werden noch weitere mögliche Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung formuliert. Die Projektträgerin beabsichtigt laut dem städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan, die Empfehlungen aus dem Leitfaden im weiteren Planungsprozess aufzugreifen. Im Ergebnis der Abwägung überwiegen die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines lebendigen Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV. Die Planung wird nicht geändert.
		In Absprache mit der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V. wurden viele Kritikpunkte von den Natur-Freunden als anerkannter Naturschutzverband aufgegriffen und in die Stellungnahme eingearbeitet.	467.91	Fazit: Fachgutachten / Konzept ▪ Aktualisierung des Verkehrsgutachtens • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Aktualisierung des Fachgutachtens zur Besonnung, Belichtung und Verschattung • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022) Städtebauliches Konzept / Masterplan Ergänzung des Masterplans: ▪ Erarbeitung eines Leitfadens Nachhaltigkeit ▪ Der Leitfaden liegt vor: „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ (Stand: 18.11.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung folgender Themen ▪ Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘ ▪ Vorliegens eines „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ ▪ Ausschluss von (sonstigen) Wohnungen in den Kerngebieten ▪ Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ▪ Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 ▪ Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens • u.a. Fahrradstellplätze/ AV Stellplätze in der Fassung vom 16.06.2021 ▪ Dachbegrünung mit Solargesetz Berlin und Retentionsdach ▪ Aufstellung zu den Inhalten im städtebaulichen Vertrag

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ „Verschattung Westpark“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ „Verschattung Ostpark“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ „Zunahme der Nutzerfrequenz im Park am Gleisdreieck“ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Niederschlagswasser auf Grundlage des neuen Gutachtens ▪ Klimaökologie auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Windkomfort auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege Städtebaulicher Vertrag ▪ Ergänzung der Absicht der Projektträgerin, die Empfehlungen aus dem „Leitfaden für eine nachhaltige Quartiersentwicklung Urbane Mitte Süd“ im weiteren Planungsprozess aufzugreifen
396	Cresco Projektentwicklungs GmbH Schreiben vom 15.02.2021 Eingegangen am 17.02.2021	Im Rahmen der „Wiederholung einer öffentlichen Auslegung eines Bebauungsplanentwurfs (aus formalen Gründen“ vom 17.12.2020 (ABl. 2020, 6309 bis 6311) geben wir in Kenntnis des Umstandes, dass die bereits ab 16.11.2020 aufgrund Bekanntmachung vom 28.10.2020 abgegebenen Stellungnahmen in die Abwägung ebenfalls einfließen, unsere Anregungen und Einwendungen beinhaltende Stellungnahme vom 16.12.2020 vorsorglich wiederholt ab.	396.1	Die Stellungnahme der Cresco Projektentwicklungs GmbH vom 16.12.2020 wurde geprüft und abgewogen. Das Ergebnis ist Bestandteil der Tabelle „Prüfung und Ergebnis von Stellungnahmen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, Teil B – Private Organisationen und Nachbar*innen“ und hat weiterhin Bestand.
465	Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG Schreiben vom 18.02.2021	Die Kühlhaus am Gleisdreieck Berlin GmbH & Co. KG ist mit dem gleichnamigen Baudenkmal und dem Kulturort Kühlhaus Berlin, in der Luckenwalder Str. 3, direkt betroffen vom Bebauungsplan VI-140cab „Urbane	465.1	Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
	Eingegangen am 18.02.2021	Mitte Süd“ und legt hiermit Einspruch ein gegen die dort derzeit geplanten Maßnahmen / Bebauungen.		
		Vier gravierende Gründe, die uns unmittelbar betreffen sind: 1. Die enorme Verschattung unseres denkmalgeschützten Gebäudes 2. Die überdimensionale, das Areal vollständig dominierende Höhe der monofunktionalen Neubauten 3. Die Störung der Historie des gesamten Areals 4. Die zeitliche Abfolge der Baumaßnahmen	465.2	Die benannten Gründe werden im Folgenden geprüft.
		Zu 1. Zitat: Seite 71, Begründung zum Bebauungsplan IV-140cab „ . . . Gutachterlich wurde bewertet, dass die Besonnung des Westparks durch die Planung nur gering beeinflusst wird und damit keine erheblichen Beeinträchtigungen durch Verschattung vorbereitet werden. . . “ Die dort erwähnte mehrstündige Verschattung des Sonnendecks und des Westparks ist aus unserer Sicht in keinsten Weise geringfügig.	465.3	Die Verschattung des Parks am Gleisdreieck (West- und Ostpark) wurde gutachterlich untersucht. Das Fachgutachten „BV Urbane Mitte, Berlin, Besonnung und Verschattung (ohne Nachbargebäude)“ vom 22.05.2018 untersucht und bewertet das Thema für das Plangebiet des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte), der im August 2018 in die Bebauungspläne VI-140caa (Urbane Mitte Nord) und VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geteilt wurde. Aufgrund geänderter Normen und einer neuen Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg wurde das Fachgutachten angepasst und liegt unter dem Titel „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 vor. Im aktualisierten Fachgutachten wird die Teilung des Bebauungsplans VI-140ca berücksichtigt, die gutachterlichen Aussagen beziehen sich nur auf die Auswirkungen der geplanten Bebauung in der ‚Urbanen Mitte Süd‘. Der Bebauungsplan beinhaltet die geplanten Türme 6 und 7 und vor allem die Verschattung durch diese beiden Türme wird in die Abwägung eingestellt. Der Schattenwurf des 2-geschossigen Sockelbaus ist nur gering. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung vom 06.05.2022 wird u.a. die Verschattung des Parks am Gleisdrei-

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				eck (West- und Ostpark) durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Die Untersuchung der Parkflächen zeigt, dass temporär ein Schatten mit den Umrissen der Hochhäuser auftritt. Generell fällt der Schatten am Morgen in den Westpark, am Nachmittag auf das zum Ostpark gehörende Wäldchen. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Es ist kein Regelwerk für die Besonnungsanforderung einer Parkanlage bekannt. Im Folgenden werden die Verschattungen an den drei simulierten Tagen kurz beschrieben. ▪ Am 21. März wandert der Schatten ab 6.47 Uhr bis vor 10.00 Uhr durch den mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Westen und wandert mit immer kürzer werdender Schattenlänge nach Nordwesten. ▪ Am 21. Juni wandert der Schatten bereits von 5.35 Uhr bis vor 9.00 Uhr durch den südlichen und mittleren Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Südwesten und wandert mit immer kürzer werdenden Schattenlänge nach Westen. ▪ Am 21. Dezember wandert der Schatten erst ab 9.15 Uhr bis vor 11.00 Uhr durch den mittleren und nördlichen Teil des Westparks. Der Schatten fällt zunächst nach Nordwesten und wandert mit kürzer werdendem, aber immer noch langem Schattenlänge nach Norden. Viele Bereiche der Parks sind nicht betroffen von einer zusätzlichen Verschattung. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wird an einem Beispiel die durchschnittliche jährliche Sonnenscheindauer ohne und mit den geplanten Gebäuden in der 'Urbanen Mitte Süd' dargestellt. Der betrachtete Punkt liegt im Westpark auf der Höhe von Turm 7. Die durchschnittliche Sonnenscheindauer wird durch die Hochhäuser von 1.658 h / Jahr auf durchschnittlich 1.512 h / Jahr gesenkt.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Das entspricht einem minus von 146 Sonnenstunden pro Jahr und damit einer Verminderung um ca. 9 %. Die Besonnungsuntersuchungen zeigen, dass in den Flächen des West- und Ostparks auch mit der geplanten Bebauung (Turm 6 und 7) eine gute Besonnungssituation bestehen bleibt. Die Verschattung und ihre Auswirkungen auf den Westpark sind damit als gering zu bewerten. Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein attraktives Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen und dazu das aus einem Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzept umzusetzen. Die Planung wird nicht geändert.
		Die nicht weiter untersuchte Verschattung der angrenzenden Gebäude ist in gleicher Weise erheblich und bedarf ebenfalls einer gutachterlichen Würdigung und muss einbezogen werden. Im Bebauungsplan wird lediglich die Verschattung des Westparks begutachtet. In anderen Bebauungsplanverfahren werden beispielsweise alle Adressen der Häuser aufgeführt, die verschattet werden und es wird berechnet, wie viel Schatten sie abbekommen und wie viel Sonnenstunden verbleiben. Das fehlt hier und wird von uns nachgefordert.	465.4	Zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse dient u.a. das Abstandsflächenrecht. Sind die Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln eingehalten, werden gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unterstellt und es sind keine weiteren Untersuchungen erforderlich. Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln würden Abstandsflächen von den Gebäuden im Bebauungsplangebiet VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nur auf die Nachbargrundstücke der STATION Berlin im Norden, des Deutsche Technikmuseums im Osten und des Grundstücks der ‚Urbanen Mitte Nord‘ (Bebauungsplan VI-140caa) im Westen fallen. Von daher wurde nur die Verschattung der Nachbar*innen STATION Berlin und Deutsches Technikmuseum untersucht und bewertet. Es ist nicht erkennbar und wird nicht benannt, welche sonstigen angrenzenden Gebäude erheblich verschattet werden würden. Der Forderung weiterer Verschattungsuntersuchungen wird daher nicht nachgekommen.
		Jedenfalls ist das Kühlhaus unmittelbar durch die Verschattung der geplanten Gebäude betroffen und stark beeinträchtigt. Vor allem die Nachmittags- und Abendsonne würden das Haus nicht mehr erreichen und es	465.5	Das Kühlhaus Berlin ist ein Ort für Kunst, Konzerte und Veranstaltungen, der sich gleichzeitig noch im Ausbau befindet. Die Südfassade vom Kühlhaus liegt von der Nordfassade von Turm 6 ca. 330 m entfernt in Richtung NNO.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		würde dadurch seine historische Strahlkraft verlieren und erhebliche Einschränkungen der Nutzung z.B. für gastronomische Zwecke in Kauf nehmen müssen.		Ohne die Relevanz einer möglichen Verschattung zu beurteilen, wird hier auf das Fachgutachten „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ vom 06.05.2022 verwiesen. In dieser Untersuchung wird u.a. die Verschattung durch die geplanten Gebäude, insbesondere durch die Türme 6 und 7, simuliert. Die Simulation erfolgt für den 21. März (Tag-Nacht-Gleiche), den 21. Juni und den 21. Dezember jeweils stundenweise während der Besonnungszeit, definiert über eine Sonnenhöhe $\geq 6^\circ$. Der genaue Schattenlauf ist der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung zu entnehmen. Den Simulationen in der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung kann auf Seite 55 der worst-case-Fall für die hier betrachtete Situation entnommen werden, die Verschattung am 21. Dezember. Gegen 14 Uhr fällt ein langer Schatten von Turm 6 in Richtung Kühlhaus. Aber auch in diesem Fall erreicht er das Kühlhaus nicht. Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme ist das Kühlhaus weder betroffen, noch beeinträchtigt.
		Zu 2. Nach § 17 Baunutzungsverordnung ist in einem Kerngebiet maximal eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 zulässig. Im städtebaulichen Vertrag mit den Bauherren war eine GFZ von 3,5 vorgesehen. Selbst diese wird nun erheblich überschritten und überdimensioniert geplant. Es ist nicht nachvollziehbar warum und wozu eine solche Höhe überhaupt gestattet wird?	465.6	§ 17 BauNVO enthält die Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung. Es ist richtig, dass in § 17 Abs. 1 BauNVO als Obergrenze für ein Kerngebiet eine GFZ von 3,0 angegeben ist. Ergänzend ist in § 17 Abs. 2 BauNVO geregelt, dass die Obergrenzen aus städtebaulichen Gründen überschritten werden können, wenn die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen ist oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 werden die städtebaulichen Gründe für die Überschreitung dargelegt (siehe Seite 135-141). Zusammengefasst ist an diesem Standort städtebaulich ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an einer

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Realisierung des neuen Stadtquartiers nach den Vorgaben des städtebaulichen Konzepts begründet, dass dafür die Abweichung von den Obergrenzen des § 17 BauNVO gerechtfertigt erscheint. Die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers, das der besonderen verkehrlichen Situation des Plangebiets und seiner exponierten zentralen Lage gerecht wird und entsprechend der städtebaulichen Ziele den Knotenpunkt besonders betont, sind wesentliche städtebauliche Gründe für eine Überschreitung der Obergrenze. Ausgleichend und städtebaulich vorteilhaft ist dabei die Möglichkeit, eine innerstädtische Konversionsfläche als einen gut erschlossenen Standort für vielfältige kerngebietstypische Nutzungen wieder nutzbar zu machen. Mit der ‚Urbanen Mitte‘ wird die Innenentwicklung zentraler städtischer Lagen gefördert und eine verkehrsreduzierende Siedlungsstruktur bei Schonung des Außenbereichs gestärkt. Es werden damit Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung, des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden, der Innenentwicklung und der Verkehrsentlastung verfolgt. Auch die gute Anbindung an das ÖPNV-Netz ist ein wesentlicher Vorteil. Hinweis: Mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 (in Kraft getreten am 23.06.2021) wurde § 17 der Baunutzungsverordnung geändert. Der § 17 BauNVO enthält jetzt keine „Obergrenzen für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“ mehr, sondern „Orientierungswerte für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung“. Diese Änderung erfolgte im Interesse der Flexibilisierung der Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und soll z.B. Nachverdichtungen erleichtern. Die Gesetzesänderung ist gemäß § 25e BauNVO für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht anwendbar, weil der Bebauungsplanentwurf vor dem 23.06.21 ausgelegt worden ist. Unabhängig davon wird deutlich, dass das Maß der baulichen Nutzung nach aktueller Gesetzgebung nicht

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				mehr grundsätzlich beschränkt wird. Dieser Bedeutungswandel stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Im Ergebnis der Abwägung wird der Kritik nicht gefolgt. Die in der Begründung ausgeführten städtebaulichen Gründe rechtfertigen die Überschreitung der Obergrenze für die GFZ im Kerngebiet. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sowie örtlich eingeschränkt auch gesunde Wohnverhältnisse werden gewahrt. Der zum 23.06.2021 in Kraft getretene neue § 17 BauNVO stützt die Argumentation zur Überschreitung der Obergrenzen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Es überwiegt das Ziel, im Plangebiet unter Berücksichtigung des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck (2005) das Wettbewerbsergebnis für die ‚Urbane Mitte‘ umzusetzen und ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Festsetzungen zur zulässigen Geschossfläche werden nicht geändert. Die im Bebauungsplan festgesetzte Geschossfläche entspricht der im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 vereinbarten GFZ. Zunächst scheint es, als ob die GFZ von 3,5 im städtebaulichen Rahmenvertrag und die GFZ von 4,1 im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ im Widerspruch stehen würden. Tatsächlich verbirgt sich hinter diesen beiden Kennzahlen der gleiche Inhalt, nämlich eine aus den Vorgaben im städtebaulichen Rahmenvertrag ermittelte zulässige maximale Geschossfläche von 119.000 m² für die gesamte ‚Urbane Mitte‘. In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ vom 06.08.2020 wird die Ermittlung der 119.000 m² GF im Kapitel „Geschossfläche / Geschossflächenzahl“ auf Seite 133 erläutert. Diese absolute Geschossfläche ist gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag die Obergrenze für die städtebauliche Entwicklung des gesamten Baufeldes ‚Urbane Mitte‘. Die Geschossfläche von

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				maximal 119.000 m² bildete auch die Grundlage für den 2015 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb für die ‚Urbanen Mitte‘. Im Entwurf zum Bebauungsplan VI-140ca (Urbane Mitte) sollte die Einhaltung der Geschossfläche von 119.000 m² über entsprechende Festsetzungen der maximal zulässigen Geschossfläche je Kerngebiet gesichert werden. Es soll eine Geschossfläche, keine Geschossflächenzahl festgesetzt werden. Indirekt wird vom späteren Bauherrn damit die Einhaltung der GFZ von 3,5 aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag verlangt. Nach der Teilung des Bebauungsplans VI-140ca (Urbane Mitte) wurden diese Festsetzungen im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ entsprechend beibehalten. Hier sollen maximal 23.750 m² Geschossfläche verteilt auf die Kerngebiete MK 6 und MK 7 zulässig sein, d.h. ca. 20 % der gesamten Geschossfläche von 119.000 m². Die relative GFZ wird im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht festgesetzt.
		Der Park am Gleisdreieck stellt die Ausgleichsfläche für die Höhernutzung des Potsdamer Platzes und des Leipziger Platzes dar und ist nicht Freifläche für Hochhausmassen auf den alten und neuen Bahntrassen.	465.7	Es ist nicht klar, was mit einer „Höhernutzung“ gemeint ist. Der Park am Gleisdreieck ist u.a. die Ausgleichsfläche für die Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer und Leipziger Platz. Diese Ausgleichsfunktion wird durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ nicht beeinträchtigt. Das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ liegt nicht im Park, sondern am Rand des Parks. Das gleiche gilt für die ‚Urbane Mitte Süd‘. Die Parkfläche ist kein Bestandteil der Planung. Davon unabhängig sind sowohl das Baufeld ‚Urbane Mitte‘ als auch der Park am Gleisdreieck Bestandteil der Gesamtentwicklung des Gleisdreieck-Areals. Geplant ist die Anlage einer großen zentralen Parkanlage mit vier angrenzenden Baufeldern: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Der Park am Gleisdreieck wurde bereits realisiert, die Bebauung der Baufelder ist noch nicht abgeschlossen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
		Zu 3. Der historisch entstandene Freiraum aus den drei ehemaligen Güterbahnhöfen der Potsdamer, Dresdner und Anhalter Bahnhofs zwischen den Stadtteilen Schöneberg und Tiergarten westlich und Kreuzberg östlich wird zerschnitten. Die von den Bahnlinien geprägte Landschaft, das Ortsbild wird vollständig verändert.	465.8	Die Auswirkungen auf das Ortsbild ergeben sich aus der Gesamtentwicklung des Areals Gleisdreieck, leiten sich daraus ab und sind auch in diesem Kontext zu bewerten. Das Stadtbild im Areal Gleisdreieck war in den letzten Jahrzehnten einem starken Wandel unterzogen. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren hier der Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof angesiedelt. Die großflächigen Bahnanlagen wurden im Krieg (1944/45) stark zerstört und nur provisorisch wiederhergestellt. Danach fielen die Flächen überwiegend brach. Seit 1993 wurden große Teile für die Einrichtung der Baulogistik für den Potsdamer Platz / Leipziger Platz genutzt. Von 1995 bis 2006 wurden auf dem Gelände die südliche Rampe und die Tunneleinfahrt zum Tunnel Nord-Süd-Fernbahn angelegt. Seit 2006 wurde das Gelände auf Grundlage eines Entwicklungskonzepts für das Areal Gleisdreieck und des städtebaulichen Rahmenvertrags zum Gleisdreieck von 2005 umgestaltet. Es handelt sich im Bereich der ‚Urbanen Mitte‘ also nicht um ein historisches Stadtbild, sondern um ein Stadtbild, das in den letzten 15 Jahren neu geschaffen bzw. wesentlich überformt wurde. Statt des Güterbahngeländes bzw. einer Stadtbrache ist eine großzügige Parkanlage entstanden (fertiggestellt 2011-2014), die gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag zum Gleisdreieck von 2005 auf vier umgebenden Baufeldern eine der Parkanlage zugewandte Randbebauung erhalten hat bzw. noch erhält: die Flottwellpromenade (drei Teilbereiche), das Yorckdreieck, der Möckernkiez und die Urbane Mitte. Noch ist die Entwicklung im Areal Gleisdreieck nicht abgeschlossen. Das heutige Stadtbild ist noch „unfertig“. Mit der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ soll am namengebenden U-Bahnkreuz Gleisdreieck eine besondere städtebauliche Betonung dieses Ortes erfolgen. Das städtebauliche Konzept ist Ergebnis eines Wettbewerbs, der 2015 durchgeführt wurde.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Bei der Entwicklung der ‚Urbanen Mitte‘ ist der Kontrast zwischen Stadtpark und verdichtetem urbanem Stadtquartier gewünscht. Gegenstand des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sind lediglich die Auswirkungen der vorbereiteten Bebauung mit den beiden Türmen 6 und 7.
		Die unter Denkmalschutz stehenden Viadukte der U1 und U2, der U-Bahnhof Gleisdreieck sind für den ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof – heute Westpark des Gleisdreiecks– die prägenden Elemente, die durch die Hochhausmassen weitestgehend erdrückt und verdeckt werden. Die Station, der ehemalige Postbahnhof, das Kühlhaus und auch der Wasserturm auf dem Gelände des Technikmuseums rücken in den Hintergrund und verlieren für die städtische Atmosphäre ihre Funktion.	465.9	Gegenstand dieses Verfahrens ist der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. In diesem Bebauungsplan liegen die beiden südlichen von insgesamt sieben für die ‚Urbane Mitte‘ geplanten Türmen. Die sogenannten Türme 6 und 7 haben nur sehr geringe Auswirkungen auf die Viadukte der U1 und U2 sowie den U-Bahnhof Gleisdreieck und verdecken nur sehr eingeschränkt die Sicht auf den U-Bahnhof Gleisdreieck mit Viadukten. Die vorhandenen stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Elemente im Baufeld oder im nahen Umfeld werden als wichtige Zeugnisse der Entwicklung von Wirtschaft, Verkehrsanlagen und Architektur angemessen berücksichtigt. Dabei ist zu beachten, dass z.B. das U-Bahnviadukt, der ehemalige Postbahnhof oder die denkmalgeschützten Bauten auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums vor Fertigstellung des Parks am Gleisdreieck von der Westseite aufgrund der fehlenden Zugänglichkeit nicht wahrgenommen werden konnten. Die Berücksichtigung dieser Elemente bedeutet auch nicht, dass in ihrer Umgebung keine Bebauung zulässig wäre. Der Umgebungsschutz von Denkmälern soll insbesondere sicherstellen, dass die Sichtbarkeit und Ausstrahlungskraft eines Denkmals nicht unzulässig beeinträchtigt wird. Der Umgebungsschutz führt nicht dazu, dass in der Umgebung eines Denkmals nicht gebaut werden könnte. Nördlich des Plangebiets grenzt der denkmalgeschützte ehemalige Postbahnhof an, der durch die Entwicklung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ eine deutliche Aufwertung seines Umfelds, der

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Zugänglichkeit und Erlebbarkeit erfährt. Die teilweise Einschränkung der Sichtbarkeit von Süden ist dabei untergeordnet, da die Sichtbarkeit vom vorbeiführenden Radfernweg weiterhin gut gegeben ist. Das Landesdenkmalamt und die untere Denkmalschutzbehörde wurden am Aufstellungsverfahren zum Bebauungsplan mehrfach beteiligt. In der erneuten Behördenbeteiligung, die vom 07.12.2018 bis zum 31.01.2019 durchgeführt wurde, hatte die Untere Denkmalschutzbehörde zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ keine Anmerkungen; das Landesdenkmalamt hat sich zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ nicht geäußert.
		Zu 4. Außerdem möchten wir darauf hinweisen, dass es einen unabdingbaren Zusammenhang gibt für die Fertigstellung der Trassen und Bahnhöfe des ÖPNV und der Nutzungsaufnahme der geplanten Neubauten, da das umgebende Straßennetz keine Erhöhung des Individualverkehrs verträgt.	465.10	<u>Zur ÖPNV-Anbindung:</u> Über den bestehenden U-Bahnhof Gleisdreieck ist mit drei U-Bahnlinien bereits eine gute Anbindung an den ÖPNV mit ausreichend Kapazitäten für die zukünftigen Nutzenden im Plangebiet gegeben. Der 3. Bauabschnitt für die S21 befindet sich in der Vorplanung. <u>Zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen:</u> Für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, Bestandteil der in der Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Gutachten war das Verkehrsgutachten vom 27.03.2019. Als ein Abwägungsergebnis der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde das Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ aktualisiert und liegt mit Stand vom 03.08.2021 vor. In dem Verkehrsgutachten (2021) werden die verkehrstechnischen Anforderungen und die Auswirkungen des Vorhabens innerhalb und außerhalb des Geltungsbereichs ermittelt und bewertet. Dabei werden die verkehrlichen Auswirkungen auf das unmittelbar anliegende Straßennetz abgeschätzt und Aussagen zur Machbarkeit bzw. zur Leistungsfähigkeit der geplanten Erschließung getroffen.

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				Im Verkehrsgutachten (2021) wird bei Realisierung der ‚Urbanen Mitte Süd‘ ein Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde am Vormittag von rund 66 Kfz-Fahrten/h und am Nachmittag von rund 56 Kfz-Fahrten/h unterstellt. Vereinfacht dargestellt, wird in der Spitzenstunde ein Fahrzeug pro Minute auftreten. In den übrigen Tageszeiträumen wird das Aufkommen deutlich geringer sein. Die Zunahme des Verkehrs am maßgebenden (Anschluss-)Knotenpunkt beträgt 2 % bis 4 %. An den übrigen Knotenpunkten im anliegenden Straßennetz ist das Aufkommen durch die räumliche Verteilung noch geringer. Ein Einfluss auf den Verkehrsablauf ist nicht nachweisbar. Die Verkehrsqualität wird ausschließlich durch den bereits bestehenden Verkehr bestimmt. Die Situation im übergeordneten Straßennetz bleibt unverändert. Die Nutzungsaufnahme in den Neubauten kann unabhängig vom Ausbau des ÖPNV erfolgen.
		Bitte setzen Sie sich mit unserem Einspruch auseinander und berücksichtigen unsere Einwände.	465.11	Gemäß § 3 Abs. 2 BauGB „Beteiligung der Öffentlichkeit“ können während der Auslegungsfrist eines Bebauungsplans Stellungnahmen abgegeben werden, die zu prüfen sind. Es besteht keine Einspruchsmöglichkeit. Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans werden - gemäß § 1 Abs. 7 BauGB - die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abgewogen. Die Stellungnahme wird in die Abwägung eingestellt. Fazit: Fachgutachten ▪ Aktualisierung des Verkehrsgutachtens • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ in Berlin, Friedrichshain-Kreuzberg“ (Stand: 03.08.2021)

Lfd. Nr.	Öffentlichkeit – Gemeinschaften / Vereine / Nachbarn Eingangsdatum	Stellungnahme	Zeilen-Nr.	Prüfung und Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
				▪ Aktualisierung des Fachgutachtens zur Besonnung, Belichtung und Verschattung • Die aktualisierte Fassung liegt vor: „Urbane Mitte Berlin Süd, Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung“ (Stand: 06.05.2022) Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung Redaktionelle Änderung und Ergänzung zu folgenden Themen: ▪ Gesamtentwicklung ‚Areal Gleisdreieck‘ ▪ Ableitung der festgesetzten Geschossfläche aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck ▪ Änderung des § 17 BauNVO durch das Baulandmobilisierungsgesetz vom 14.06.2021 ▪ Verkehr auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ ‚Verschattung Westpark‘ auf Grundlage des aktualisierten Gutachtens ▪ Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege ▪ Umgebungsschutz des direkt angrenzenden ehemaligen Postbahnhofs (heute STATION Berlin)

Bebauungsplanentwurf VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Auswertung, Abwägung und Ergebnis

der Stellungnahmen
aus der erneuten eingeschränkten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange,
gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB

Vorbemerkung

Durch die Änderung der Planung wurden die Grundzüge der Planung nicht berührt. Deshalb wurde die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange beschränkt. Stellungnahmen konnten nur zu den geänderten Teilen abgegeben werden. Die Frist zur Stellungnahme wurden verkürzt.

Mit Schreiben vom 12.08.2022 wurde gemäß § 4 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 4a Abs. 3 BauGB die Stellungnahme der von der Änderung berührten Behörden und Träger öffentlicher Belange zu den geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung, Stand 11.08.2022, eingeholt. Die Beteiligungsfrist endete am 02.09.2022.

Insgesamt wurden drei Stellen beteiligt.

Die im Folgenden aufgeführten Behörden und Träger öffentlicher Belange haben sich geäußert:

Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht	7
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt	13
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz)	14

A Zusammenfassung der Stellungnahmen und der Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Im Wesentlichen hat die Abwägung folgende Inhalte:

Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht

Stellungnahme

1) Überlagerung von Abstandsflächen:

Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird die Überlagerung der Abstandsflächen bei Wegfall des Sockelgeschosses als unzulässig betrachtet. Hier sei keine Begründung erkennbar, die eine Zustimmung seitens des BWA ermöglichen könnte. Alleine das Vorhandensein einer „sehr geringen Überschneidung“ sei aus Sicht der Bauaufsicht nicht ausreichend.

2) Streichung der textlichen Festsetzung der TF 1.8 und die Formulierung der TF 1.8 neu

Der Fachbereich Bauaufsicht kann nicht nachvollziehen, warum im Fall einer gemäß Besonnungs- und Belichtungsgutachten unzureichenden Besonnung oder Belichtung nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll. Hierdurch wären ggfs. zukünftige Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren zu erwarten.

Abwägung

Zu 1)

Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln überlagern sich bei Wegfall des Sockelgeschoßes die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7. Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird diese Überlagerung als unzulässig betrachtet.

Diese Betrachtung bezieht sich auf eine fiktive Situation. Denn für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Daraus ergeben sich teilweise geringere Abstandsflächen, d.h. die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7 würden sich nicht überlagern. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit einer Festsetzung zur Höhe der baulichen Anlagen) das Abstandsflächenrecht verdrängt.

Unabhängig davon wird das Sockelgeschoss bei der Realisierung nicht wegfallen. Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen. Diese Regelung wird in der Begründung im Kapitel 3.5.1.2 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen unter „Fiktive‘ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe“ ergänzt.

Zu 2)

Die neue textliche Festsetzung 1.8 beruht auf dem Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ vom 06.05.2022. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann. Zur Bewältigung des festgestellten Konflikts gibt das Gutachterbüro die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung)

sowie für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird.

Dieser Empfehlung wird im Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung 1.8 entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden. Damit werden auch für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt.

Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der textlichen Festsetzung 1.8. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen.

Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist.

Für den Fachbereich Bauaufsicht ist nicht nachvollziehbar, warum in diesem Fall nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll.

In Ergänzung zu den Ausführungen am Anfang sind folgende Gründe zu benennen:

1. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Das Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ist nicht ausreichend, um Nutzungen auszuschließen, aber gibt den Hinweis, wo nach Vorliegen einer konkreten Planung geprüft und nachgewiesen werden muss, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen.
2. Zur Prüfung werden insbesondere die Grundrisse, die Kubatur des Raumes, die Größe der Fensteröffnung und die Wanddicke benötigt. Diese liegen für einen Angebots-Bebauungsplan nicht vor. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde mit plausiblen Angaben gearbeitet, um das Thema zu prüfen und die Machbarkeit zu belegen. Der für eine finale Prüfung erforderliche Stand der Planung ist erst zum Baugenehmigungsverfahren erreicht.
3. Es liegt keine „Unzulässigkeit“ der benannten Nutzungen vor, wie es in der Stellungnahme der Bauaufsicht dargestellt wird, sondern das Erfordernis einer genauen Prüfung auf Grundlage einer konkreten Planung. Zur Sicherstellung, dass diese Prüfung erfolgt, wird festgesetzt, dass die relevanten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig sind. Um die Zulässigkeit zu erhalten, sind die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Insbesondere bei ausreichend großen Fensteröffnungen und entsprechend (geringen) Raumtiefen lassen sich auch tageslichtsensible Nutzungen umsetzen.
4. Zur Zulässigkeit von Betriebswohnungen: Eine Wohnung ist gemäß DIN EN 17037 zulässig, wenn für mindestens einen Wohnraum die Mindestbesonnungsdauer eingehalten wird. Bezogen auf die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann Wohnen an den Nordfassaden zulässig sein, wenn ein weiterer Raum der Wohnung z.B. zur Westfassade ausgerichtet ist und dort die Mindestbesonnungsdauer gegeben ist. Auch das lässt sich erst im Baugenehmigungsverfahren prüfen.

Mit der Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen sowie tageslichtsensibler Nutzungen ist der Besonnungs- und Belichtungskonflikt im Bebauungsplan in ausreichendem Umfang geregelt. Um die Nutzungen, die nur ausnahmsweise zulässig sind, aufnehmen zu dürfen, muss die Projektträgerin im Baugenehmigungsverfahren gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachweisen. Es sind keine zukünftigen Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren erkennbar.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt

Stellungnahme

Für das Umwelt- und Naturschutzamt ergeben sich keine weiteren Erfordernisse der Vorlage weiterer Unterlagen bzw. Prüfungen im Planverfahren VI-140cab „Urbane Mitte Süd“

Abwägung

Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Erfordernisse sieht.

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz)

Stellungnahme

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz) hat bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise.

Abwägung

Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz) bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise hat.

B Ergebnis

Die Stellungnahmen wurden ausgewertet und abgewogen. Bis auf die Bau- und Wohnungsaufsicht des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg hatten die erneut beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange keine weiteren Anmerkungen oder Hinweise zu den hier gegenständlichen geänderten Teilen des Bebauungsplanentwurfs VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ und seiner Begründung. Im Ergebnis sind keine Änderungen oder Ergänzungen der Planung erforderlich.

Begründung

In der Begründung wird folgendes ergänzt:

- Regelungen im Städtebaulichen Vertrag zur Fertigstellung der geplanten Gebäude in vollem Umfang im Kapitel 3.5.1.2 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen unter „Fiktive‘ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe“

Die Texte der Stellungnahmen im Abwägungstext basieren auf den Originaltexten. Die Reihenfolge der Stellungnahmen stellt keine Wertung dar.

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
3	Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg, Bau- und Wohnungsaufsicht Schreiben vom 29.08.2022 Eingegangen am 29.08.2022	Die Bau- und Wohnungsaufsicht bittet um eine Fristverlängerung um eine Woche.	Die Fristverlängerung um eine Woche wird bestätigt.
	Schreiben vom 25.10.2022 Eingegangen am 25.10.2022	Leider war es der Bau- und Wohnungsaufsicht aufgrund der Arbeitsbelastung erst Ende Oktober möglich, zumindest eine grobe Durchsicht der übersandten Unterlagen vorzunehmen. Aufgrund dieser Durchsicht erfolgt hiermit folgende Stellungnahme der Bau- und Wohnungsaufsicht (BWA) hinsichtlich Nr. 3.5 Ausdrückliche Festsetzungen mit geringeren Abstandsflächen (gem. § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BauGB):	
		1) Zur Thematik Überlagerung von Abstandsflächen: Auszug: „Fiktive“ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe Falls das Sockelgeschoss nicht errichtet wird, würde bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln (d.h. einer Tiefe der Abstandsflächen von 0,4 H) ebenfalls nur eine sehr geringe Überschneidung der Abstandsflächen entstehen, wie ebenfalls dem Abstandsflächenplan "Überschreitung der Abstandsflächen innerhalb des Projektes" (Anlage 1.2) zu entnehmen ist. Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird die Überlagerung der Abstandsflächen bei Wegfall des Sockelgeschosses als unzulässig betrachtet. Hier ist keine Begründung erkennbar, die eine Zustimmung seitens des BWA ermöglichen könnte. Alleine das Vorhandensein einer „sehr geringen Überschneidung“ ist aus Sicht der Bauaufsicht nicht ausreichend.	Zu 1) Bei Anwendung von § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln überlagern sich bei Wegfall des Sockelgeschosses die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7. Seitens des Fachbereichs Bauaufsicht wird diese Überlagerung als unzulässig betrachtet. Diese Betrachtung bezieht sich auf eine fiktive Situation. Denn für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ ist nicht § 6 Abs. 5 Satz 1 BauO Bln, sondern § 6 Abs. 5 Satz 4 BauO Bln anzuwenden. Dort heißt es: "Soweit sich durch Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien oder Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse oder durch andere ausdrückliche Festsetzungen in einem Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es damit sein Bewenden." Im Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sollen genau diese ausdrücklichen Festsetzungen getroffen werden. Daraus ergeben sich teil-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			weise geringere Abstandsflächen, d.h. die Abstandsflächen von Turm 6 und Turm 7 würden sich nicht überlagern. Die Erteilung einer Abweichung im Baugenehmigungsverfahren ist nicht erforderlich, da die ausdrückliche Festsetzung im Bebauungsplan (erweiterte Baukörperfestsetzung in Verbindung mit einer Festsetzung zur Höhe der baulichen Anlagen) das Abstandsflächenrecht verdrängt. Unabhängig davon wird das Sockelgeschoss bei der Realisierung nicht wegfallen. Im städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan verpflichtet sich die Projektträgerin, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn fertigzustellen. In § 11 des Städtebaulichen Vertrags heißt es dazu: <i>„§ 11 Gestaltungsvorschriften</i> <i>(1) Der Siegerentwurf des Architekturbüros Ortner & Ortner aus dem städtebaulichen Wettbewerb aus dem Jahr 2015 wird als sogenannter „Masterplan“ fortgeführt. Der Masterplan mit Stand vom 30. August 2019 dient als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“. Den Vertragsparteien ist bewusst, dass dieser Plan einen Entwurf darstellt, der in der weiteren Planung im Sinne der Verpflichtung aus Absatz 3 fortgeschrieben wird. Der Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ dient der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses im Bereich Urbane Mitte Süd. Die Projektträgerin verpflichtet sich, die geplanten Gebäude aus dem Wettbewerbsergebnis entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans in dessen vollem Umfang innerhalb von 4 Jahren nach Baubeginn (im Sinn des § 72 BauO Bln) fertigzustellen. Diese Verpflichtung ist nach Maßgabe von § 17 Abs. 3 dieses Vertrags durch Vertragsstrafe gesichert.“</i>

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			Diese Regelung im städtebaulichen Vertrag wird in der Begründung im Kapitel 3.5.1.2 Prüfschritt B - Berücksichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen unter „Fiktive‘ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe“ ergänzt.
		2) Streichung der textlichen Festsetzung der TF 1.8 und die Formulierung der TF 1.8 neu Auszug: Die Ost-, Süd- und Westfassaden von Turm 7 mit Sockel weisen eine ausreichende Mindestbesonnung auf, die Nordfassade von Turm 7 nicht. Da lediglich Betriebswohnungen ausnahmsweise zulässig sind und es kein Erfordernis gibt, an der Nord-Fassade von Turm 7 Betriebswohnungen zu realisieren, wird die weitere Prüfung auf das Baugenehmigungsverfahren verlagert. ..und weiter an anderer Stelle: Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist. Es bleibt für den Fachbereich Bauaufsicht nicht nachvollziehbar, warum in diesem Fall nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen wird und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll. Hierdurch sind ggfs. zukünftige Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren zu erwarten. Dies könnte durch eine eindeutige Festlegung im B-Plan vermieden werden.	Zu 2) Die neue textliche Festsetzung 1.8 lautet: <i>Im Kerngebiet MK 6 im 1. und 2. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 6g-6a und im Kerngebiet MK 7 im 2. und 3. Vollgeschoss mit einer Ausrichtung zur Linie 7e-7b können Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, die in § 7 Abs. 2 Nr. 3 der Baunutzungsverordnung genannten Nutzungen sowie Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke nur ausnahmsweise zugelassen werden.</i> <i>Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 9 Abs. 3 BauGB und § 1 Abs. 7 Nr. 2 und Abs. 8 und 9 BauNVO</i> Diese Festsetzung beruht auf dem Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung für die ‚Urbane Mitte Süd‘ vom 06.05.2022. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde als Berechnungs- und Bewertungsgrundlage die DIN EN 17037 „Tageslicht in Gebäuden“ herangezogen. Die DIN EN 17037 definiert, wann Innenräume ausreichend mit Tageslicht versorgt sind. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde anhand von Testräumen in den beiden geplanten Türmen 6 und 7 mit Sockelbau untersucht, unter welchen Bedingungen die Empfehlungsstufe „gering“ der DIN EN 17037 erreicht werden kann. Zur Bewältigung des festgestellten Konflikts gibt das Gutachterbüro die Empfehlung, dass der Plangeber für die Nordost-Fassade von Turm 6 in den ersten beiden Vollgeschossen (unter dem Vorsprung) sowie

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			für die Nord-Fassade von Turm 7 in den ersten beiden Vollgeschossen über dem Sockel festsetzt, dass die ausnahmsweise Zulässigkeit von tageslichtsensiblen Nutzungen in diesen Bereichen im Baugenehmigungsverfahren geprüft wird. Dieser Empfehlung wird im Bebauungsplan entsprochen. Aus dem Katalog von im Kerngebiet zulässigen Nutzungen gemäß § 7 BauNVO sollen unter Berücksichtigung weiterer Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzung (TF 1.6 und TF 1.7) folgende tageslichtsensible Nutzungen nur ausnahmsweise zugelassen werden: ▪ Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsräume, ▪ Betriebe des Beherbergungsgewerbes, ▪ sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe sowie ▪ Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke Damit werden auch für die Räume an den Fassadenbereichen ohne ausreichende Tagesbelichtung gesunde Arbeitsverhältnisse gewahrt. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter sind gemäß textlicher Festsetzung 1.6 nur ausnahmsweise zulässig, sonstige Wohnungen sind gemäß textlicher Festsetzung 1.7 nicht zulässig. Regelungen zu Wohnungen werden von daher kein Bestandteil der textlichen Festsetzung 1.8. Bei der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Wohnungen ist im Baugenehmigungsverfahren insbesondere eine ausreichende Besonnung nachzuweisen. Eine abschließende Bewältigung des Belichtungskonflikts erfolgt im Baugenehmigungsverfahren: Für die gemäß textlicher Festsetzung 1.8 an bestimmten Fassadenabschnitten nur ausnahmsweise zulässigen Nutzungen muss im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen wer-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			den, dass eine ausreichende Belichtung der Räume gemäß DIN EN 17037, der BauO Bln oder der Arbeitsstättenverordnung gegeben ist. Für den Fachbereich Bauaufsicht ist nicht nachvollziehbar, warum in diesem Fall nicht eine textliche Festsetzung zur Klarstellung der Unzulässigkeit getroffen werde und eine solche Prüfung auf kommende Baugenehmigungsverfahren verlagert werden soll. In Ergänzung zu den Ausführungen am Anfang sind folgende Gründe zu benennen: 1. Die Anforderungen an eine ausreichende Tagesbelichtung sind gesetzlich nicht geregelt. Das Ergebnis der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung ist nicht ausreichend, um Nutzungen auszuschließen, aber gibt den Hinweis, wo nach Vorliegen einer konkreten Planung geprüft und nachgewiesen werden muss, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen. 2. Zur Prüfung werden insbesondere die Grundrisse, die Kubatur des Raumes, die Größe der Fensteröffnung und die Wanddicke benötigt. Diese liegen für einen Angebots-Bebauungsplan nicht vor. In der Besonnungs- und Belichtungsuntersuchung wurde mit plausiblen Angaben gearbeitet, um das Thema zu prüfen und die Machbarkeit zu belegen. Der für eine finale Prüfung erforderliche Stand der Planung ist erst zum Baugenehmigungsverfahren erreicht. 3. Es liegt keine „Unzulässigkeit“ der benannten Nutzungen vor, wie es in der Stellungnahme der Bauaufsicht dargestellt wird, sondern das Erfordernis einer genauen Prüfung auf Grundlage einer konkreten Planung. Zur Sicherstellung, dass diese Prüfung erfolgt, wird festgesetzt, dass die relevanten Nutzungen nur ausnahmsweise zulässig sind. Um die Zulässigkeit zu

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			erhalten, sind die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Insbesondere bei ausreichend großen Fensteröffnungen und entsprechend (geringen) Raumtiefen lassen sich auch tageslichtsensible Nutzungen umsetzen. 4. Zur Zulässigkeit von Betriebswohnungen: Eine Wohnung ist gemäß DIN EN 17037 zulässig, wenn für mindestens einen Wohnraum die Mindestbesonnungsdauer eingehalten wird. Bezogen auf die ‚Urbane Mitte Süd‘ kann Wohnen an den Nordfassaden zulässig sein, wenn ein weiterer Raum der Wohnung z.B. zur Westfassade ausgerichtet ist und dort die Mindestbesonnungsdauer gegeben ist. Auch das lässt sich erst im Baugenehmigungsverfahren prüfen. Mit der Festsetzung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit von Betriebswohnungen sowie tageslichtsensibler Nutzungen ist der Besonnungs- und Belichtungskonflikt im Bebauungsplan in ausreichendem Umfang geregelt. Um die Nutzungen, die nur ausnahmsweise zulässig sind, aufnehmen zu dürfen, muss die Projektträgerin im Baugenehmigungsverfahren gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nachweisen. Es sind keine zukünftigen Konflikte und Rechtsstreitigkeiten im Rahmen der kommenden Bauantragsverfahren erkennbar. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Ergänzungen der Regelungen im Städtebaulichen Vertrag zur Fertigstellung der geplanten Gebäude in vollem Umfang im Kapitel 3.5.1.2 Prüfschritt B - Berück-

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
			sichtigung von abstandsflächenrechtlichen Privilegierungen unter „Fiktive‘ Abstandsflächen – Dach als Bezugshöhe“
1	Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Umwelt- und Naturschutzamt Schreiben vom 29.08.2022 Eingegangen am 29.08.2022	Für das Umwelt- und Naturschutzamt ergeben sich keine weiteren Erfordernisse der Vorlage weiterer Unterlagen bzw. Prüfungen im Planverfahren VI-140cab „Urbane Mitte Süd“.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass das Umwelt- und Naturschutzamt bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Erfordernisse sieht.
		Die im Schallschutzgutachten UMB 16.194.03 P V4 vom 22.09.2021 ermittelten Sachverhalte und die prognostizierten Aussagen zur zu erwartenden Überlagerung des Verkehrslärms ggü. dem Veranstaltungsbetrieb „Station Berlin“ im neuen „Kapitel Schallschutz“ wurden positiv zur Kenntnis genommen.	Die positive Bewertung des Schallschutzgutachtens wird gerne zur Kenntnis genommen.
		Eine Übereinstimmung der im Schallgutachten prognostizierten Schallausbreitung, der planungsrechtlich zulässigen Nutzung und der dann realen Nutzung einzelner Gebäudeteile und deren fassadenseitigen reale Ausführung sind im Rahmen der zukünftigen Akzeptanz aller Beteiligter nur im Beschwerdefall durch das Umwelt- und Naturschutzamt zu klären. Grundsätzlich geht das Umwelt- und Naturschutzamt davon aus, dass die Anforderungen an den baulichen Schallschutz nach DIN 4109-1 im weiteren Baugenehmigungsverfahren, wie in der Abwägung und den Unterlagen auch erläutert, dezidiert durch das Stadtentwicklungsamt geprüft werden, so dass dann ein ordnungsbehördliches Eingreifen von Seiten des Umwelt- und Naturschutzamtes nur im besonderen Ausnahmefall eintreten wird und gleichzeitig der für das Land Berlin wichtige Veranstaltungsstandort „Station Berlin“ weiterhin gemäß den Regularien des LImSchG zu besonderen Ereignissen genutzt werden kann.	Die Ausführungen zum Baugenehmigungsverfahren sind kein Gegenstand des Bebauungsplans. Fazit: Planung / Festsetzungen - Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung - Keine Änderungen oder Ergänzungen

Listen-Nr.	Behörden + sonstige Träger öffentlicher Belange / Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung des Fachbereichs Stadtplanung
2	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz) Schreiben vom 02.09.2022 Eingegangen am 02.09.2022	SenUVK I C 3 hat bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise.	Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz I C 3 (Immissionsschutz) bzgl. der vorgebrachten Änderungen keine weiteren Hinweise hat. Fazit: Planung / Festsetzungen ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen Begründung ▪ Keine Änderungen oder Ergänzungen