

Vorlage – zur Beschlussfassung –

**Entwurf des Bebauungsplans 4-69c für den Hardenbergplatz vom 5. Juni 2025 im
Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg**

Der Senat von Berlin
- Stadt II A 23 -
Tel.: 9173-4495

An das Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Vorblatt

Vorlage - zur Beschlussfassung -

über

Entwurf des Bebauungsplans 4-69c für den Hardenbergplatz vom 05.06.2025 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg

A. Problem

Der Hardenbergplatz hat eine hohe stadträumliche Bedeutung als wichtigster Mobilitätsknotenpunkt und Entree in die City West. Darüber hinaus dient er als Verbindung zwischen der City West und dem Tiergarten.

Er gehört zum Gebiet „Hertzallee/Hardenbergplatz“, für das die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung festgestellt wurde. Für dieses Gebiet wurde die Aufstellung des Bebauungsplans 4-69 beschlossen. Der Bebauungsplan 4-69c ist aus der Teilung des Bebauungsplanentwurfs 4-69 in drei Teilpläne hervorgegangen. Die Planung steht somit im Zusammenhang mit der angestrebten städtebaulichen Neuordnung und Nachverdichtung mit bis zu sechs Hochhäusern in den beiden Blöcken Hertzallee Nord (Bebauungsplanverfahren 4-69a) und Hertzallee Süd (Bebauungsplanverfahren 4-69b). Zusätzlich grenzt südlich des Hardenbergplatzes das Gebiet außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung „Kernbereich der

City West“ an, in dem ebenfalls Entwicklungspotentiale gesehen werden wie z. B. im Block Kurfürstendamm/Rankestraße. Auch hier werden hochbauliche Nachverdichtungen mit bis zu zwei Hochhäusern angestrebt. Der Freiraum des Hardenbergplatzes dient als städtebauliches Pendant, übernimmt durch die unmittelbare Lage am Bhf. Zoologischer Garten wichtige Erschließungsfunktionen und soll zukünftig einen angemessen hochwertigen Antritt in die City West bilden.

Zurzeit erfüllt der Hardenbergplatz jedoch weder die Anforderungen an einen leistungsfähigen Verkehrsknoten für den ÖPNV noch die gestalterischen Ansprüche an einen hochwertigen und klimaresilienten Stadtplatz. 2014 wurde ein diskursives Verfahren durchgeführt, um ein zeitgemäßes funktionales und gestalterisches Konzept für den Platz zu erarbeiten. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen und den gewachsenen Anforderungen an Mobilität und Klimaanpassung ist der damals ausgewählte Freiraumentwurf nicht mehr als realisierbar zu bewerten - insbesondere eine eventuelle Anbindung an das Straßenbahnnetz wird wesentliche neue Platz- und Gestaltungsanforderungen formulieren.

B. Lösung

Grundlage dieser Senatsvorlage stellt der am 31.05.2022 vom Senat beschlossene Rahmenplan „Hertzallee/Hardenbergplatz“ dar. Der Rahmenplan hält die bis zu diesem Zeitpunkt erreichten Zielsetzungen für das Gebiet Hertzallee/Hardenbergplatz fest und sieht für den Hardenbergplatz vollflächig einen übergeordneten Stadtplatz mit ÖPNV-Verkehrsfunktion vor. Der Platz ist zudem als Quartiersplatz mit Gestaltungsschwerpunkt ausgewiesen. Die wichtigen Wegeverbindungen nach Norden in den Tiergarten sowie in die Teilbereiche Hertzallee Nord und Süd und zum hochfrequentierten touristischen Anziehungspunkt Zoologischer Garten sind dargestellt. Sie unterstreichen die hohe Bedeutung der Platzfläche für Fuß- und Radwegeverbindungen.

Zur Schaffung eines planungsrechtlichen Rahmens für die im weiteren Prozess zu präzisierende Umgestaltung liegt ein Planerfordernis vor. Der Platz ist zwar - mit Ausnahme der planfestgestellten Flächen vor dem Bahnhof Zoologischer Garten - nach dem Berliner Straßengesetz als öffentliches Straßenland gewidmet, nach dem Bauplanungsrecht liegt er jedoch überwiegend im unbeplanten Außenbereich. Der südliche Platzbereich ist nach Baunutzungsplan als Kerngebiet festgesetzt. Weder der Bestand noch die angestrebte Entwicklung entsprechen somit dem derzeit gültigen Planungsrecht. Durch die Senatsvorlage soll der Hardenbergplatz bauplanungsrechtlich als Verkehrsknotenpunkt für den öffentlichen Nahverkehr und als zentraler Stadtplatz der City West gesichert werden.

C. Alternative/ Rechtsfolgenabschätzung

Die Senatsvorlage schafft die nötige eindeutige Klarheit der planungsrechtlichen Zulässigkeit der bestehenden und der zukünftigen Nutzung. Angesichts der aktuellen und künftigen Verkehrsbedeutung des Hardenbergplatzes ist die Festsetzung von Verkehrsflächen alternativlos. Die besondere Zweckbestimmung „ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz“ entspricht dem Planungsziel, dass neben den verkehrlichen Funktionen auch Stadtplatz-Funktionen mit Aufenthaltsqualität angestrebt werden. Kleinere Bauten, die der Zweckbestimmung dienen wie z. B. ein Mobilitätshub oder ein Fahrradparkhaus sind planungsrechtlich zulässig.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und/oder Wirtschaftsunternehmen

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

E. Gesamtkosten

Die Kosten für die Durchführung des Bebauungsplans 4-69c einschließlich der Fachbeträge wurden zwischen 2018 und 2025 aus Kapitel 1220, Titel 54007 finanziert. Maßnahmen oder Kostenrisiken, deren Finanzierung nicht gesichert ist, bestehen nicht. Ansprüche auf Entschädigung in Geld oder durch Übernahme (§ 40 BauGB) entstehen durch die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen nicht, da sich die betroffenen Grundstücke bereits im Eigentum des Landes Berlin befinden.

Die Kosten für die Planung und Umsetzung der Neugestaltung des Hardenbergplatzes sind nicht Gegenstand der Senatsvorlage. Das Land Berlin entscheidet über die zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Neugestaltung.

F. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 4-69c umfasst eine Fläche von ca. 2,6 ha.

Bezeichnung	Fläche in m² (gerundet)	Anteil
Öffentliche Verkehrsflächen	23.030	88 %
<i>davon Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz"</i>	<i>20.880</i>	<i>80 %</i>
<i>davon Straßenverkehrsflächen</i>	<i>2.150</i>	<i>8 %</i>
Fläche für Bahnanlagen (nachrichtlich)	3.220	12 %
<i>davon Eisenbahn</i>	<i>3.090</i>	<i>11 %</i>
<i>davon U-Bahn</i>	<i>130</i>	<i>1 %</i>
Gesamtfläche	26.250	100 %

G. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die Senatsvorlage wird der jetzige Zustand des Hardenbergplatzes als Verkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Da gegenüber dem Bestand keine neue oder veränderte Nutzung zugelassen wird, sind durch den Bebauungsplan 4-69c selbst weder negative noch positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Die Regelung von Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen ist nicht nötig.

Mit der Senatsvorlage wird die Grundlage dafür gelegt, dass der Hardenbergplatz umfassend neugestaltet werden kann. Wegen der auch künftig zu erwartenden starken Prägung durch den ÖPNV wird die Platzfläche auch künftig stark versiegelt sein. Durch die Berücksichtigung blau-grüner Maßnahmen in einem späteren qualifizierenden Verfahren wie z. B. der Bewirtschaftung des Regenwassers vor Ort und der Pflanzung zusätzlicher Bäume kann die Umweltsituation verbessert werden.

H. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

keine

I. Zuständigkeit

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Der Senat von Berlin
- Stadt II A 23 -
Tel.: 9173-4495

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über

Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Beschlussfassung -

Über den Entwurf des Bebauungsplans 4-69c für den Hardenbergplatz vom 05.06.2025 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Das Abgeordnetenhaus stimmt dem vom Senat am 5. Mai 2026 beschlossenen Entwurf des Bebauungsplans 4-69c für den Hardenbergplatz vom 05.06.2025 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg zu.

A. Begründung

Siehe Anlage „Begründung zum Bebauungsplanentwurf 4-69c“

B. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22. Dezember 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 348) 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), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176) geändert worden ist

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 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189) geändert worden ist

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 07. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 10. Juli 2025 (GVBl. S. 285) 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 Durchführung des Bebauungsplans 4-69c einschließlich der Fachbeträge wurden zwischen 2018 und 2025 aus Kapitel 1220, Titel 54007 finanziert. Maßnahmen oder Kostenrisiken, deren Finanzierung nicht gesichert ist, bestehen nicht. Ansprüche auf Entschädigung in Geld oder durch Übernahme (§ 40 BauGB) entstehen durch die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen nicht, da sich die betroffenen Grundstücke bereits im Eigentum des Landes Berlin befinden.

Die Kosten für die Planung und Umsetzung der Neugestaltung des Hardenbergplatzes sind nicht Gegenstand der Senatsvorlage. Das Land Berlin entscheidet über die zeitlichen, inhaltlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Neugestaltung.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg

Keine

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben: keine

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen: keine

G. Flächenmäßige Auswirkungen

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 4-69c umfasst eine Fläche von ca. 2,6 ha.

Bezeichnung	Fläche in m ² (gerundet)	Anteil
Öffentliche Verkehrsflächen	23.030	88 %
<i>davon Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz"</i>	<i>20.880</i>	<i>80 %</i>
<i>davon Straßenverkehrsflächen</i>	<i>2.150</i>	<i>8 %</i>
Fläche für Bahnanlagen (nachrichtlich)	3.220	12 %
<i>davon Eisenbahn</i>	<i>3.090</i>	<i>11 %</i>
<i>davon U-Bahn</i>	<i>130</i>	<i>1 %</i>
Gesamtfläche	26.250	100 %

H. Auswirkungen auf die Umwelt

Durch die Senatsvorlage wird der jetzige Zustand des Hardenbergplatzes als Verkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Da gegenüber dem Bestand keine neue oder veränderte Nutzung zugelassen wird, sind durch den Bebauungsplan 4-69c selbst weder negative noch positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Die Regelung von Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen ist nicht nötig.

Mit der Senatsvorlage wird die Grundlage dafür gelegt, dass der Hardenbergplatz umfassend neugestaltet werden kann. Wegen der auch künftig zu erwartenden starken Prägung durch den ÖPNV wird die Platzfläche auch künftig stark versiegelt sein. Durch die Berücksichtigung blau-grüner Maßnahmen in einem späteren qualifizierenden Verfahren wie z. B. der Bewirtschaftung des Regenwassers vor Ort und der Pflanzung zusätzlicher Bäume kann

die Umweltsituation verbessert werden.

Berlin, den 5. Mai 2026

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 4-69c gemäß § 9 Abs. 8 BauGB
- II. Abzeichnung des Bebauungsplanentwurfs 4-69c (Verkleinerung auf DIN A 3)
- III. Abwägungstabelle zur Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB
- IV. Abwägungstabelle zur erneuten und eingeschränkten Behördenbeteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB
- V. Abwägungstabelle zur öffentlichen Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB

INHALTSVERZEICHNIS

A	Allgemeiner Teil.....	4
I	Planungsgegenstand	4
I.1	Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung	4
I.2	Ziele und Zwecke der Planung	4
I.3	Lage und Abgrenzung des Planungsgebiets	5
II	Ausgangssituation	5
II.1	Beschreibung des Plangebiets	5
II.2	Planerische Ausgangssituation und weitere rechtliche Rahmenbedingungen..	10
III	Entwicklung der Planungsüberlegungen	20
IV	Planinhalt.....	22
IV.1	Wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)	22
IV.2	Verkehrsflächen	22
IV.3	Nachrichtliche Übernahmen	23
IV.4	Hinweise.....	24
IV.5	Flächenbilanz.....	24
V	Verfahren	25
VI	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange	26
VII	Auswirkungen der Planung.....	27
VII.1	Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima	27
VII.2	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten	27
VII.3	Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung.....	27
VII.4	Auswirkungen auf den Verkehr.....	27
B	Umweltbericht.....	28
I	Einleitung	28
I.1	Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplans.....	28
I.2	Methodik, Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung	28
I.3	Aufbau des Umweltberichts.....	29
I.4	Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes	29
II	Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen.....	38

II.1	Bestandsaufnahme/Prognose bei Nichtdurchführung/Prognose bei Durchführung.....	38
II.2	Vermeidung/Ausgleich; Eingriff/Ausgleich; Artenschutz, Biotopschutz, Waldschutz, Baumschutz	55
III	Zusätzliche Angaben	59
III.1	Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	59
III.2	Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen	59
III.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung.....	60
III.4	Referenzliste der Quellen.....	60
C	Rechtsgrundlagen.....	62
D	Abkürzungsverzeichnis.....	63
E	Anhang	65
I.1	Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise	65

A ALLGEMEINER TEIL

I Planungsgegenstand

I.1 Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Der an den Fern-, Regional-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten grenzende und als Haltestelle für diverse Buslinien dienende Hardenbergplatz ist der wichtigste Mobilitätsknotenpunkt der City West. Darüber hinaus dient er als Vorplatz für den Eingang Löwentor des Zoologischen Gartens und das an den Platz angrenzende Huthmacher-Haus. Er hat eine hohe stadträumliche Bedeutung als Entree der City West und eine wichtige Funktion als Gelenk zwischen City West und Tiergarten.

Der Hardenbergplatz erfüllt jedoch seit vielen Jahren weder die Anforderungen an einen leistungsfähigen Verkehrsknoten für den ÖPNV noch die gestalterischen Ansprüche an einen hochwertigen Stadtplatz. Die bestehenden verkehrlichen Defizite wurden in einer als Fachbeitrag zum Bebauungsplan 4-69c erstellten Verkehrsuntersuchung (SenStadt, 03/2025) detailliert erfasst. Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans 4-69c ist die geplante grundsätzliche Umgestaltung des Platzes.

Zur Schaffung eines planungsrechtlichen Rahmens für die im weiteren Prozess zu präzisierende Umgestaltung liegt ein Planerfordernis vor. Der Platz ist zwar - mit Ausnahme der Flächen vor dem Bahnhof Zoologischer Garten - nach dem Berliner Straßengesetz als öffentliches Straßenland gewidmet, nach dem Bauplanungsrecht liegt er jedoch im unbeplanten Außenbereich bzw. ist im südlichen Teil nach Baunutzungsplan als Kerngebiet festgesetzt. Die angestrebte Entwicklung entspricht somit nicht dem derzeit gültigen Planungsrecht. Durch die Aufstellung des Bebauungsplans 4-69c soll der Hardenbergplatz bauplanungsrechtlich als ein zentraler Stadtplatz der City West und als Verkehrsknotenpunkt gesichert werden. Die Voraussetzungen des § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) liegen somit vor.

Der Bebauungsplan 4-69c ist aus der Teilung des Bebauungsplanentwurfs 4-69 in drei Teilpläne hervorgegangen. Die Planung steht somit im Zusammenhang mit der im Rahmen der Bebauungsplanverfahren 4-69a und 4-69b angestrebten städtebauliche Neuordnung der beiden Baublöcke nördlich bzw. südlich der Hertzallee westlich des Stadtbahnviadukts. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 4-69c ist somit einer von drei Teilbereichen des zu entwickelnden Gebiets.

I.2 Ziele und Zwecke der Planung

Ziel und Zweck der Planung ist es, den Hardenbergplatz bestandsorientiert planungsrechtlich zu sichern. Das Augenmerk liegt dabei insbesondere auf den bestehenden, als öffentliches Straßenland gewidmeten Flächen. Die bislang teilweise als Kerngebiet festgesetzten Flächen sollen auch planungsrechtlich als Verkehrsflächen gesichert werden. Eine Bebauung oder eine andere verkehrsfremde Nutzung soll so dauerhaft ausgeschlossen werden. Die zum Bahnhof Zoologischer Garten gehörigen Flächen vor dem Bahnhofsgebäude (s. Kap. A.IV.4.1) sollen als Bahnhofsvorplatz nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden, da dies dem Verständnis der Planung dient.

I.3 Lage und Abgrenzung des Planungsgebiets

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans 4-69c umfasst, dem Ziel und Zweck der Planung entsprechend, den Hardenbergplatz einschließlich des Vorplatzes des Bahnhofs Zoologischer Garten. Um eine lückenlose Überplanung des Stadtgebiets prinzipiell vorzubereiten, wurde auch der an den Hardenbergplatz angrenzende Abschnitt der Hardenbergstraße bis zur Straßenmitte in den Geltungsbereich einbezogen. Der Geltungsbereich hat eine Größe von rd. 2,6 ha. Die Einbeziehung weiterer Flächen ist zur Erreichung des Planungsziels nicht erforderlich.

Im Einzelnen orientiert sich die Abgrenzung des Geltungsbereichs an den Grenzen der den Platz einfassenden Grundstücke oder - wo diese nicht vorhanden sind - an den die Platzfläche begrenzenden baulichen Anlagen. Das Plangebiet wird im Westen begrenzt durch die Außenkante der Bahnbrücke über die Hardenbergstraße, das Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Zoologischer Garten, die Außenkante der Bahnbrücke über die Hertzallee und einen Abschnitt des Stadtbahnviadukts (Bögen 528, 529). Im Norden grenzt das Plangebiet an den Schleusenweg und die Zaunanlage des Zoologischen Gartens. Im Osten folgt die Geltungsbereichsgrenze weiterhin der Einfriedung des Zoogeländes, wobei der unmittelbare Bereich vor dem Eingang "Löwentor" (Toranlage, Kassenbereich, Überdachungen) nicht Teil des Plangebiets ist, da er funktional zum Zoologischen Garten gehört. Weiter Richtung Süden begrenzt das Grundstück Hardenbergplatz 2 (Huthmacher-Haus) das Plangebiet. Die südliche Geltungsbereichsgrenze bildet die Mitte der Hardenbergstraße. Die Grenze fällt im westlichen Abschnitt mit der nördlichen Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VII-91 zusammen.

II Ausgangssituation

II.1 Beschreibung des Plangebiets

II.1.1 Stadträumliche Einbindung/Gebietsentwicklung

II.1.1.1 Stadträumliche Einbindung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst Flächen innerhalb des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg. Das Plangebiet liegt zentral im Westen der Stadt und ist Teil der sogenannten "City West". Es grenzt im Norden und Osten an den Zoologischen Garten Berlin. Das Gebäude des Bahnhofs Zoologischer Garten begrenzt das Plangebiet nach Westen. Der Bahnhof beherbergt diverse Läden und Gastronomiebetriebe, eine Bahnhofsmission sowie das Bundespolizeirevier "Berlin-Bahnhof Zoologischer Garten". Im Süden verläuft die Hardenbergstraße.

Das südliche Umfeld ist durch eine starke Einzelhandelskonzentration geprägt, insbesondere um den Breitscheidplatz und entlang der Einkaufsstraßen Hardenbergstraße sowie Kurfürstendamm und Tauentzienstraße. Ebenfalls befinden sich dort zahlreiche stadtbildprägende Denkmale sowie kulturelle und touristische Einrichtungen.

Westlich des Plangebiets, jenseits des Stadtbahnviadukts, befinden sich im Block nördlich der Hertzallee Gebäude der Technischen Universität Berlin (TU) wie die Zentralbibliothek der TU/UdK

und einige Institutsgebäude, der Wirtschaftshof des Zoologischen Gartens und eine Bus-Betriebsendhaltestelle der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Im Block südlich der Hertzallee liegt ein Standort der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA). Entlang der Hardenbergstraße und der Jebensstraße sind weitere Nutzungen, wie das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, das Amtsgericht Charlottenburg, das evangelische Kirchenamt für die Bundeswehr Berlin und das Museum für Fotografie vorzufinden.

Nördlich des Plangebiets befindet sich jenseits des Landwehrkanals der Große Tiergarten als zentrale innerstädtische Grünanlage Berlins.

II.1.1.2 Gebietsentwicklung

Der Bahnhof Zoologischer Garten mit dem Hardenbergplatz als Vorplatz wurde im Jahr 1882 in der damals (bis 1920) noch selbstständigen Stadt Charlottenburg eröffnet. Der Anschluss an das U-Bahnnetz erfolgte im Jahr 1902. Im Zuge der für das Jahr 1936 geplanten Olympischen Spiele wurde der Bahnhof grundlegend um- und neugebaut. Mit der Schließung der historischen Fern- und Kopfbahnhöfe ab dem Jahr 1952 wurde der Bahnhof Zoologischer Garten zum einzigen Fernbahnhof im damaligen West-Berlin. Anlässlich der 750-Jahr-Feier Berlins wurde der Hardenbergplatz 1987 umgestaltet. 2006 wurde die Nutzung des Bahnhofs für den Fernverkehr zugunsten des neuen Hauptbahnhofs eingestellt. 2018 wurden einzelne nächtliche Verbindungen wieder aufgenommen und seit 2021 ist der Bahnhof auch tagsüber an den Fernverkehr angeschlossen. Derzeit wird der Bahnhof umfangreich saniert.

Der Zoologische Garten wurde nach den Plänen von Peter Joseph Lenné errichtet und im Jahr 1844 eröffnet. Das denkmalgeschützte Löwentor dient als Eingang direkt vom Hardenbergplatz aus und wurde 2016 im Zuge einer Sanierung baulich erweitert, um die räumliche Situation vor dem Kassenbereich zu verbessern.

II.1.2 Bebauung und Nutzung

Der Hardenbergplatz mit dem Vorplatz des Bahnhofs Zoologischer Garten ist der wichtigste Mobilitätsknotenpunkt der City West. Er ist Ankunfts-, Abfahrts- und Umsteigeort für eine große Zahl von Fahrgästen verschiedener Verkehrsmittel. Überdies ist er Bewegungs-, teilweise auch Aufenthalts- bzw. Wartefläche für Passanten, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und anderer Verkehrsteilnehmenden. Anders als bei anderen Stadtplätzen in der City West ist die Belastung mit privat induziertem Durchgangsverkehr vergleichsweise gering, es bestehen jedoch in nennenswertem Umfang Quell- und Zielverkehre durch die Parkplatzsuche.

Neben seiner primär verkehrlichen Nutzung dient der Platz als Vorplatz für den Eingang Löwentor des Zoologischen Gartens und das Huthmacher-Haus. Seine stadträumliche Funktion und Bedeutung als Entree der City West und als Gelenk zwischen City West und Tiergarten kann der Platz aktuell nur eingeschränkt erfüllen. Charakteristisch ist die Überlagerung außerordentlich heterogener, z. T. widersprechender Funktionen.

Auf dem Platz befinden sich sechs, teilweise überdachte Bushaltestellen des ÖPNV (s. Kap. A.II.1.4.2), ein Taxistand, eine Haltestelle für Reisebusse sowie 145 Parkstände für Pkw und Reisebusse. Eine Fahrbahn verbindet die Hardenbergstraße mit der Hertzallee. Als Torbauten wurden

1987 am südlichen Platze drei pavillonartige Gebäude errichtet, die heute Läden und einen Imbiss beherbergen. An das westliche und östliche Gebäude binden Zugangsbauwerke (Treppen, Aufzug) zur unter dem Hardenbergplatz und der Hardenbergstraße liegenden U-Bahnstation "Zoologischer Garten" an. Weitere Treppenanlagen zur U-Bahn befinden sich im mittleren Teil des Platzes.

Der Osten des Platzes wird von breiten Gehwegflächen eingenommen, die auch als Vorplatz für die angrenzenden Nutzungen (Zoologischer Garten mit dem Eingang Löwentor, Huthmacher-Haus) dienen. Über die Flächen erfolgt auch eine Kfz-Erschließung des Zoos ("Kameltor" östlich des Schleusenwegs, Tor "Verwaltung" am Huthmacher-Haus) und die Zufahrt für den Anlieferungsverkehr des Huthmacher-Hauses und des Bikini-Areals.

Der Bereich vor dem Bahnhof (Bahnhofsvorplatz) wird im nördlichen Teil als Stellplatzanlage für die Bundespolizei und Carsharing-Fahrzeuge genutzt. Im südlichen Teil befinden sich zwei weitere Imbisse. Eine Freitreppe erschließt die Zooterrassen, die in den 1950er Jahren im ersten Obergeschoss an den Bahnhof angebaut wurden, von außen. Der Vorplatz dient auch der Anlieferung der im Bahnhofgebäude untergebrachten Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe.

Die Fläche vor den S-Bahnbögen nördlich der Bahnbrücke Hertzallee dient der Erschließung eines in den Bögen befindlichen Gastronomiebetriebs.

Der Platz ist durch die Verkehrsanlagen nahezu vollständig versiegelt. Die einzige nennenswerte Vegetation bilden 41 größere Bäume, die verteilt über den Platz angepflanzt wurden (s. Kap. B.II.1.1.1).

II.1.3 Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich liegt in der Flur 6 der Gemarkung Charlottenburg und umfasst folgende Flurstücke:

- Bahnhofsvorplatz: Flurstücke 306 (teilweise), 308 (teilweise), 268;
- Hardenbergplatz: Flurstücke 368 (teilweise), 269 (teilweise), 276 (teilweise);
- Hardenbergstraße: Flurstück 239 (teilweise)

Der Bahnhofsvorplatz steht im Eigentum der Deutsche Bahn AG (DB). Alle anderen Flächen stehen im Eigentum des Landes Berlin.

II.1.4 Verkehrserschließung

Das Plangebiet ist aufgrund seiner zentralen Lage in der City West sowohl für den ÖPNV als auch für den Individualverkehr sehr gut erschlossen.

II.1.4.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Erschließung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Wirtschaftsverkehr erfolgt über die Hardenbergstraße und die Hertzallee.

Der Hardenbergplatz sowie die sich nordwestlich des Platzes anschließende Hertzallee sind als Ergänzungstraßen (Stufe IV) kategorisiert. Die südlich des Hardenbergplatzes verlaufendem Straßen Hardenbergstraße und Joachimsthaler Straße sind als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) kategorisiert (s. Kap. A.II.2.2.2, Abschnitt übergeordnetes Straßennetz).

Parkplätze stehen auf dem Hardenbergplatz zur Verfügung. In unmittelbarer Umgebung des Plangebietes befinden sich große private Parkhäuser (z. B. Hardenbergstraße/Yva-Bogen).

II.1.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist durch den am und im Plangebiet gelegenen S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten und den Hardenbergplatz gegeben. Der Hardenbergplatz ist Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes (s. Kap. A.II.2.2.2, Abschnitt Nahverkehrsplan). Hier verkehren zahlreiche U-Bahn- und S-Bahnlinien (U2, U9, S3, S5, S7, S9), Buslinien (M45, M46, M49, X10, X34, 100, 109, 110, 200, 204, 245, 249, N1, N2, N9, N10, N26) und Regionalbahnlinien (RE1, RE2, RE7, RB14). Zudem ist ein schneller Anschluss an den Fernverkehr über den Hauptbahnhof gewährleistet. Direkter Anschluss an den Fernverkehr besteht für wenige ausgewählte ICE-Züge.

Im Umfeld des Bahnhofs Zoologischer Garten gibt es noch weitere Bushaltestellen, unter anderem die Haltestellen Hertzallee und Jebensstraße. In der Hertzallee liegt zudem ein großer Busparkplatz als Betriebshaltestelle.

II.1.4.3 Radverkehr

Die Hardenbergstraße verfügt in Fahrtrichtung Osten zwischen dem Knotenpunkt Joachimsthaler Straße/Hardenbergstraße/Hardenbergplatz und dem Knotenpunkt Jebensstraße/Hardenbergstraße/Yva-Bogen über einen (ungeschützten) Radfahrstreifen. Ansonsten ist die Mitbenutzung der dortigen Bussonderfahrstreifen durch Radfahrer zulässig. Auf der Joachimsthaler Straße ist ebenfalls die Mitbenutzung der Bussonderfahrstreifen zulässig. Auf dem Hardenbergplatz und der Hertzallee erfolgt die Radverkehrsführung im Mischungsprinzip.

Die Achse Joachimsthaler Straße - Hardenbergplatz - Schleusenweg wird dem Radvorrangnetz zugeordnet (s. Kap. A.II.2.2.2, Abschnitt Radverkehrsplan).

II.1.4.4 Fußverkehr

Im Geltungsbereich bestehen Gehwege entlang der Straßen des Hardenbergplatzes und an der Hardenbergstraße. Nördlich des Hardenbergplatzes besteht in Richtung Norden eine Fuß- und Radwegeverbindung zum Großen Tiergarten (Schleusenweg), die östlich des Stadtbahnviadukts entlangführt.

II.1.5 Technische Infrastruktur

Abwasser

Vor dem Bahnhofsgebäude verlaufen Mischwasserkanäle, die der Abwasserentsorgung des Bahnhofs Zoologischer Garten (einschließlich Vorplatz) sowie Teilen des Zoologischen Gartens dienen.

Zusätzlich verläuft hier von der Hardenbergstraße kommend ein großer Regenüberlaufkanal (MA 3.300/2.150). Dieser "Wilmsdorfer Notauslass" dient der Niederschlagsentwässerung weiträumiger Gebiete des Bezirks und mündet in den Landwehrkanal. Für seinen Verlauf auf den Grundstücken der DB wurden Gestattungs- bzw. Kreuzungsverträge zwischen der DB und den Berliner Wasserbetrieben (BWB) abgeschlossen. Die Eintragung von Grunddienstbarkeiten erfolgt für Grundstücke der DB im Regelfall nicht.

Trinkwasser

In der Hardenbergstraße verläuft eine Transportleitung DN 800/900/1000. Versorgungsleitungen verlaufen in der Hardenbergstraße (DN 300) und entlang des östlichen Randes des Hardenbergplatzes zur Hertzallee (DN 150).

Wärme

Im Plangebiet liegen keine Fernwärmeleitungen. Der Leitungsträger beabsichtigt unterhalb des Hardenbergplatzes den Neubau einer Hauptversorgungsstrasse (2x DN 600).

Elektrizität

Mittelspannungsleitungen verlaufen entlang der südlichen Grenze des Hardenbergplatzes im Übergang zur Hardenbergstraße und vor dem Huthmacher-Haus. Ansonsten verlaufen unterhalb des Hardenbergplatzes diverse Niederspannungsleitungen zur Versorgung der Straßenbeleuchtung und der Pavillonbauten auf dem Platz.

II.1.6 Denkmalschutz

Nach der Denkmalliste Berlin steht der "Fern-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten" gemäß § 2 Abs. 3 Denkmalschutzgesetz Berlin (DSchG Bln) als Denkmalbereich (Gesamtanlage) unter Denkmalschutz (Obj.-Dok.-Nr. 09040500). Im Plangebiet liegen der Bahnhofsvorplatz sowie die (unterirdischen) U-Bahnhöfe der Linien U1 und U9.

Der U-Bahnhof der Linie U1 ist gleichzeitig als Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Stammstrecke, U-Bahnlinie 1 und 2 (von Warschauer Straße bis Ruhleben)" (Obj.-Dok.-Nr. 09040456) denkmalgeschützt.

Unmittelbar angrenzend an das Plangebiet befinden sich weitere Denkmäler, für die der Umgebungsschutz nach § 10 DSchG Bln zu beachten ist. Zu nennen sind:

- Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Zoologischer Garten" (Obj.-Dok.-Nr. 09050439,T) insbesondere mit dem Teilobjekt "Löwen des Löwentores" (T,011)
- Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Zentrum am Zoo" (Obj.-Dok.-Nr. 09040473,T) insbesondere mit dem Teilobjekt "Großes Hochhaus (Huthmacher-Haus) & Kleines Hochhaus & Bikini-Haus" (T,001)
- Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Stadtbahntrasse zwischen Ostbahnhof und Holtzendorffstraße, Stadtbahnviadukt" (Obj.-Dok.-Nr. 09011323)

II.2 Planerische Ausgangssituation und weitere rechtliche Rahmenbedingungen

II.2.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Die Erfordernisse der Raumordnung im Sinne des § 3 Raumordnungsgesetz (ROG) ergeben sich aus dem Landesentwicklungsprogramm (LEPro) 2007 vom 18.12.2007 (GVBl. S. 629), dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019 (GVBl. S. 294), dem Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) vom 30.05.2006 (GVBl. S. 509), dem weiterhin gültigen § 19 Abs. 11 des LEPro 2003 sowie dem Flächennutzungsplan Berlin (FNP, s. u.).

Bezogen auf den Bebauungsplan 4-69c sind folgende Ziele (Z) verbindlich zu beachten und folgende Grundsätze (G) im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen:

- Das Plangebiet liegt in der Metropole Berlin (Z 3.4) sowie im "Gestaltungsraum Siedlung" (Z 5.6(1)), in dem die Entwicklung von Siedlungsflächen uneingeschränkt möglich ist.
- Gemäß G 5.1(1) 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.
- Gemäß Z 7.2 sind großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den zentralen Orten der Hauptstadtregion vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln.
- Gemäß G 8.1 soll zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes klimawirksamer Treibhausgase eine energiesparende, die Verkehrsbelastung verringernde und zusätzlichen Verkehr vermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung angestrebt werden.

Die Stadtbahn mit dem Bahnhof Zoologischer Garten ist im FNP als Bahnfläche dargestellt. Sie ist nach den regionalplanerischen Festlegungen des FNP (textliche Darstellung 1) als Teil der Netzstruktur zu erhalten und zu entwickeln.

Die vorliegende Planung entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

II.2.2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 07.02.2025 (ABl. S. 7) ist für das Plangebiet in der Hauptsache gemischte Baufläche (M1) dargestellt. Der Bahnhof Zoologischer Garten und das Stadtbahnviadukt sind als Bahnfläche, der Zoologische Garten ist als Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil mit der Zweckbestimmung "Zoo" dargestellt. Parallel zur Hardenbergstraße ist zusätzlich zu M1 Einzelhandelskonzentration dargestellt. Innerhalb der Baufläche M1 sind außerdem zwei bestehende unterirdisch verlaufende U-Bahnlinien (U2 und U9) mit Bahnhöfen dargestellt und innerhalb der Bahnfläche eine bestehende oberirdische Bahnlinie (Fern- und S-Bahn) mit einem Fernbahnhof. Der Geltungsbereich liegt innerhalb des Vorranggebietes für Luftreinhaltung.

Die vorgesehene Planung ist unter Beachtung der "Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin" (AV FNP) vom 20.07.2021 (ABl. S. 3677) aus dem FNP entwickelbar:

Im Bebauungsplan soll in erster Linie der bestehende Hardenbergplatz als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz“ (kleiner 3 ha) festgesetzt werden. Der Hardenbergplatz hat eine besondere überörtliche Bedeutung für die City West, sowohl städtebaulich als auch funktional. Er ist prägend für das städtebauliche Gefüge der City West. Gemäß Entwicklungsgrundsatz 1 AV-FNP in Verbindung mit Pkt. 3.1.2 AV-FNP zur Entwicklungsfähigkeit gemischter Baufläche M1 sowie Pkt. 10.3 AV-FNP zur Festsetzung von Straßenverkehrsflächen ist die Festsetzung hinsichtlich Größe und Bedeutung städtebaulich und funktional begründet. Die Festsetzung ist aus der Darstellung Gemischte Baufläche M1 entwickelbar.

Die nachrichtliche Übernahme Bahnanlage ist aus der FNP-Darstellung Bahnfläche entwickelbar. Die Festsetzung von Straßenverkehrsfläche für Hardenbergstraße ist grundsätzlich aus allen Flächendarstellungen des FNP entwickelbar (Pkt. 10.3 AV-FNP).

II.2.3 Stadtentwicklungspläne

Stadtentwicklungspläne (StEP) werden nach § 4 Abs. 1 AGBauGB für die räumliche Entwicklung des gesamten Stadtgebiets zu verschiedenen sektoralen Themen erarbeitet. Sie sind von der Gemeinde beschlossene Entwicklungskonzepte im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und somit bei Aufstellung des Bebauungsplans im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Die folgenden StEP sind für die vorliegende Planung relevant.

II.2.3.1 Stadtentwicklungsplan Klima 2.0

Der StEP Klima 2.0 (StEP Klima, Senatsbeschluss vom 20.12.2022) zeigt für Bestand und Neubau Strategien der Verbesserung und des Erhalts bestehender Strukturen zur Anpassung an den Klimawandel und Maßnahmen für den Klimaschutz als einen Teil zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität Berlins bis 2045 auf.

Es werden fünf Handlungsansätze entwickelt und mit räumlichen Schwerpunkten unterlegt, die in einem räumlichen Leitbild für die Gesamtstadt zusammengeführt werden. Ausgehend von der jeweiligen Stadtstruktur bzw. dem Flächentyp werden Maßnahmenprofile benannt. Der Hardenbergplatz wird dabei dem Typ 9 A "Straßen und Plätze" zugeordnet. Als Maßnahmen mit besonderer Relevanz werden benannt:

Handlungsansatz 1: Stadt der kurzen Wege

- Vernetzen/Anbinden (breite und sichere Geh- und Radwege)
- Mobilität smart gestalten (Ladestationen, Sharing-Angebote)
- Umsteigen (zu Fuß/Rad/ÖPNV/E-Mobilität)

Handlungsansatz 2: Blau-grüne Stadtentwicklung

- Durchlüften (Straßen, Plätze und Grünflächen als Leitbahnen)
- Verschatten (vertikale Vegetation, Sonnenschutz)
- Begrünen (Fassaden- und Dachbegrünung, Entsiegelung)

- Verdunsten (Urban Wetlands)
- Klimakomfortplätze anlegen (begrünte Stadtplätze, Sonnenschutz, Wasserspiel, Brunnen, Trinkbrunnen)
- Rückstrahlen (helle Materialien (Albedo) mit wenig Abwärme (SRI))

Handlungsansatz 3: Klimaoptimierte, kühlende Grün- und Freiräume

- Ausstattung klimaoptimieren (Barrieren für Kalt- und Frischluftströme vermeiden)
- Bewässern (Speicher- und Bewässerungssystem)
- Mehrfach nutzen (blau-grüne Korridore, multifunktionale Möblierung)
- CO₂ binden und speichern (Straßenbäume, Urban Wetlands)

Handlungsansatz 4: Synergie Stadt und Wasser

- Regenwasser speichern (Verdunstungsbeete, Tiefbeete, Baumrigolen)
- Zuführen (Regenwasser von befestigten Flächen)

Handlungsansatz 5: Vorsorge Starkregen und Hochwasser

- Retentionsräume schaffen (Mulden, Senken, Becken, Regenwasserplätze)
- Starkregenabflüsse leiten (Gefälle anpassen, Notwasserwege)

II.2.3.2 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030

Der Stadtentwicklungsplan Verkehr und Mobilität 2030 (StEP MoVe, Senatsbeschluss vom 02.03.2021) definiert Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen für das Verkehrsgeschehen. Hier hervorzuheben sind die im Themenschwerpunkt "Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raums und der Barrierefreiheit" genannten Handlungserfordernisse:

- Anpassung an den Klimawandel
- Erhaltung des öffentlichen Raums als Kristallisationspunkt öffentlichen Lebens
- Mobilität als Teilhabemöglichkeit bewahren und ausbauen
- Nahmobilität attraktiv erlebbar machen
- Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen schaffen, bewahren und steigern
- Gestaltungsqualität des öffentlichen Raums erhöhen
- "Entrümpelung" des öffentlichen Raums, Abbau nicht mehr verwendeter oder zeitgemäßer Infrastrukturen (inklusive Parkplätzen)
- Schaffung sicherer und konfliktärmerer Verkehrsinfrastruktur
- Anpassungen des Verkehrssystems an die Anforderungen von Senior*innen sowie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
- Konzepte für Mehrfachnutzung und Multifunktionalität

Gemäß § 16 Abs. 6 Mobilitätsgesetz konkretisieren der Nahverkehrsplan und Radverkehrsplan den vom StEP MoVe gesetzten Rahmen.

Übergeordnetes Straßennetz

In den Karten des übergeordneten Straßennetzes ist die Hardenbergstraße im Bestand (Stand 01/2023) als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) dargestellt. Die Fasanenstraße im Abschnitt zwischen Hardenbergstraße und Müller-Breslau-Straße ist als örtliche Straßenverbindung

(Stufe III) eingestuft. Die Hertzallee und der Hardenbergplatz sind, auf Grund ihrer besonderen Bedeutung für die Aufnahme des straßengebundenen ÖPNV (hier Bus), weitere Straßen von besonderer Bedeutung (Ergänzungsstraßen). In der näheren Umgebung ist die Straße des 17. Juni als großräumige Straßenverbindung (Stufe I) kategorisiert.

In der Planung 2030 (Stand 10/2023) wird die Hardenbergstraße zu einer örtlichen Straßenverbindung (Stufe III) heruntergestuft. Die Straße des 17. Juni wird als besondere örtliche Straßenverbindung (in der Innenstadt) eingestuft. Der Hardenbergplatz und die Hertzallee bleiben als weitere Straßen von besonderer Bedeutung (Ergänzungsstraßen) eingestuft.

Nahverkehrsplan

Mit dem Nahverkehrsplan (NVP) legt das Land Berlin fest, welche Anforderungen in der Umsetzung der politischen Ziele an den ÖPNV gestellt werden. Insoweit konkretisiert der NVP für ganz Berlin Standards, Anforderungen und Maßnahmen über Umfang und Qualität der Leistungen bei den Eisenbahnregional- und S-Bahn-Verkehren sowie bei U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre.

Die Hardenbergplatz, die Hardenbergstraße und die Hertzallee (bis Betriebsendhaltestelle) sind Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes.

Der ÖPNV-Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan sieht den Neubau von vier Straßenbahnstrecken vor, die im Umfeld des Bahnhofs Zoologischer Garten enden sollen:

- Potsdamer Platz - Zoologischer Garten (dringlich, geplante Inbetriebnahme 2030)
- Zoologischer Garten - Westend (weiterer Bedarf, geplante Inbetriebnahme nach 2035)
- Zoologischer Garten - Theodor-Heuss-Platz (weiterer Bedarf, geplante Inbetriebnahme nach 2035)
- Virchow-Klinikum - Beusselstraße - Zoologischer Garten (weiterer Bedarf, geplante Inbetriebnahme nach 2035)

Die Grundlagenermittlungen (Machbarkeitsuntersuchung/Variantenbetrachtung, volkswirtschaftliche Bewertung) für die Neubaustrecken wurden noch nicht begonnen.

Radverkehrsplan

Der Radverkehrsplan (RVP) soll das übergeordnete Ziel der Berliner Stadt- und Verkehrsentwicklung unterstützen, die Verkehrswende in der wachsenden Stadt voranzutreiben. Der RVP wurde am 16.11.2021 als Rechtsverordnung vom Senat beschlossen.

Der RVP definiert das zukünftige Radverkehrsnetz bestehend aus Radvorrangnetz und Radergänzungsnetz. Die Achse Joachimsthaler Straße - Hardenbergplatz - Schleusenweg wird dem Radvorrangnetz zugeordnet. Die Hardenbergstraße, die Hertzallee, die Fasanenstraße und die Müller-Breslau-Straße sind Teil des Ergänzungsnetzes. Die Straße des 17. Juni wird als Radvorrangnetz eingestuft. Hier soll die Radschnellverbindung Nr. 5 verlaufen.

II.2.4 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

II.2.4.1 BerlinStrategie 3.0

Die BerlinStrategie 3.0 wurde am 13.04.2021 vom Senat beschlossen. Mit ihr werden acht richtungweisende Strategien mit jeweiligen Zielen und Handlungsfeldern benannt und in räumlichen Schwerpunkten verortet. Damit ist die Strategie Grundlage für eine mittel- bis langfristig ausgerichtete, ressortübergreifende planerische Steuerung. Relevanz für die Planung haben folgende Strategien:

Strategie 5 "Wo Stadt und Grün gemeinsam wachsen"

Hier wird als Ziel formuliert, dass Berlin qualitätsvolle Grünräume, Freiräume und öffentliche Räume bieten soll. Als Handlungsfeld wird benannt, dass das Grün- und Freiraumangebot qualitativ entwickelt und gut vernetzt werden soll. Qualitätvoll gestaltete und attraktive öffentliche Frei- und Grünräume sollen angesichts der zunehmenden baulichen Dichte eine - auch klimatisch und gesundheitsförderlich relevante - Ausgleichsfunktion übernehmen.

Strategie 6 "Die Weichen zur klimagerechten Metropole stellen"

Hier wird als Ziel formuliert, dass sich Berlin den Auswirkungen des Klimawandels anpasst. Dabei sollen über Instrumente und Strategien eingesetzt werden, um den Einfluss des Klimawandels auf die Stadt festzustellen (beispielsweise die Vulnerabilitätsprüfung baulicher Strukturen). Diese Instrumente sollen systematisch eingesetzt werden, um eine erhöhte Widerstandsfähigkeit gegenüber klimatischen Veränderungen (Klimaresilienz) wie der urbanen Hitze und Starkregenereignissen zu ermöglichen. Als Handlungsfeld wird benannt, dass Grün- und Freiraumstrukturen qualifiziert und weiterentwickelt werden.

Strategie 7 "Erreichbarkeit und stadtverträgliche Mobilität ausbauen"

Hier wird als Ziel formuliert, dass das Verkehrssystem Berlins mit der wachsenden Bevölkerung Schritt halten soll. Der Schwerpunkt liegt dabei auf einem starken ÖPNV und einem gut ausgebauten, vernetzten System von Fußgänger- und Radfahrwegen. Als Handlungsfeld wird benannt, dass die Verkehrsinfrastruktur, u. a. durch die Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes, für die wachsende Stadt ausgebaut und qualifiziert werden soll.

Das Plangebiet ist Teil des Schwerpunktraums „Cityband zwischen Ost-West“. Hier sind laut BerlinStrategie zahlreiche kleine und große Projekte in Planung oder im Bau, von Leuchttürmen in den Bereichen Bildung und Kultur über preiswertes Wohnen bis hin zu innenstadtaffinem Gewerbe und Kunstproduktion sowie vielfältigen Dienstleistungsstandorten. In der mittel- bis langfristigen Zukunft soll ein Vorzeigeraum entstehen, in welchem Berlin beweist, wie mutige Impulse aus der Zivilgesellschaft mit konsequenter Begleitung durch die öffentliche Hand genutzt wurden.

II.2.4.2 Planwerk Innere Stadt

Das Planwerk Innere Stadt (Senatsbeschluss vom 11.01.2011) schreibt die Ziele des Planwerks Innenstadt von 1999 unter Berücksichtigung der zwischenzeitlichen Weiterentwicklungen fort. Der aktuelle Arbeitsplan (Stand 1/2023) sieht für den Hardenbergplatz eine Neugestaltung und einen Straßenumbau vor. Die Ergänzung von Neubauten ist - in Abweichung zur ursprünglichen Fassung des Planwerks - nicht mehr vorgesehen.

II.2.4.3 Leitlinien City West

Zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung der City West wurden vom Berliner Senat am 25.08.2009 acht Leitlinien und ein Maßnahmenkatalog zur Umsetzung beschlossen, u. a. die Leitlinie "Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen". Hintergrund war die damals stagnierende Entwicklung im Westteil Berlins, so dass der Fokus auf den vielfältigen Qualitäten und Chancen dieses Stadtgebiets lag.

Die Themenkomplexe Mobilität und Klimaanpassung waren 2009 noch nicht Bestandteil der Betrachtungen. Es ist vorgesehen, die Fortschreibung der Leitlinien im Rahmen von Bereichsentwicklungsplanungen (BEP) der Bezirke zu erarbeiten. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf entwickelt derzeit die BEP City West, in dessen Betrachtungsraum der Hardenbergplatz liegt.

II.2.4.4 Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz

Zur Planung der weiteren Entwicklung im Umfeld der Hertzallee (Hertzallee Nord, Hertzallee Süd, Hardenbergplatz) wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen ein Rahmenplan (Stand 5/2022) aufgestellt. Der Plan wurde am 31.05.2022 durch den Senat beschlossen. Er bildet im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB die Grundlage für die Bebauungspläne in diesem Bereich.

Im Rahmenplan ist der Platz in Gänze als übergeordneter Stadtplatz mit besonderer Verkehrsfunktion für den ÖPNV gekennzeichnet. Eine weitere Differenzierung war nicht möglich, da wichtige Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Platzes noch nicht abschließend feststehen.

Nach dem Erläuterungsbericht zum Rahmenplan soll der Hardenbergplatz planungsrechtlich als Verkehrs- und Stadtplatz gesichert werden, eine markante Über- oder Unterbauung ist nicht vorgesehen. Kleinere Bauten wie Mobilitätshubs und ein Fahrradparkhaus sollen zulässig sein. Ihre sinnvolle Verortung ist in einem späteren Freiraumwettbewerb zu untersuchen. Hauptaufgabe dieses Freiraumwettbewerbs soll es sein, die vielfältigen Nutzungen auf hohem gestalterischem Niveau in Einklang zu bringen und den Platz entsprechend seiner herausragenden Entreefunktion für die City West aufzuwerten.

Im Vorfeld der Umgestaltung sollen temporäre und modellhafte Projekte umgesetzt werden, die den Fußverkehr stärken und die drei zentralen Plätze der City West - Hardenbergplatz, Breitscheidplatz und Los-Angeles-Platz - gemeinsam in den Blick nehmen.

Im Auftrag der Senatskanzlei läuft derzeit das bis Ende 2026 befristete Pilotprojekt SMART SPACE Hardenbergplatz: Gemeinsam mit der Berliner Stadtgesellschaft wird hierzu der Eingangsbereich zum Bahnhof Zoologischer Garten von einem gewöhnlichen Bahnhofsvorplatz zu einem Stadtplatz mit erhöhter Aufenthaltsqualität und smarten Mobilitätsangeboten weiterentwickelt.

II.2.5 Bereichsentwicklungsplanung

Die Bereichsentwicklungsplanung (BEP) dient nach § 4 Abs. 2 AGBauGB der teilräumlichen Entwicklung auf Bezirksebene. Sie ist ein von der Gemeinde beschlossenes Entwicklungskonzept im

Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, das bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen ist.

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf verfügt über eine integrierte Bereichsentwicklungsplanung mit Stand Oktober 2007. Der Bahnhof Zoologischer Garten ist als Bahnfläche mit den Symbolen für S-, Regional- und Fernbahn übernommen. Der Hardenbergplatz ist als Fußverkehrsbereich und öffentlicher Platz, gesäumt von Ergänzungsstraßen, ausgewiesen. Grünverbindungen sowie wichtige Fuß- und Radwege sind entlang des Hardenbergplatzes vorgesehen.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat weiterhin am 02.03.2021 die Aufstellung einer BEP "City West" für den unmittelbaren Zentrumsbereich und die Spreestadt beschlossen, die auch das Plangebiet umfasst. Der Plan befindet sich zzt. in Bearbeitung.

In einem ersten Schritt wurden durch das Bezirksamt am 29.06.2022 Entwicklungsleitlinien beschlossen, deren Zielsetzungen eine wichtige Grundlage für die weitere Erarbeitung der BEP City West sind. Die Ziele für die Neugestaltung des Hardenbergplatzes als räumliches Leitprojekt entsprechen dem Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz. Mit Bezug zur vorliegenden Planung sind ansonsten folgende Leitlinien relevant:

- Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-/Radverkehr/ÖPNV) als klimafreundliches Mobilitätsangebot in der gesamten City West deutlich stärken
- Beibehaltung der bestehenden Grundstruktur des öffentlichen Straßennetzes, Reduzierung von Durchgangsverkehren im Kernbereich der City West und Verhinderung von Schleichverkehren im nachgeordneten Straßennetz
- Vorhandene Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes und aufenthaltsorientierter Nutzungen umverteilen und - wo möglich - mehrfach nutzen; klimaresiliente und barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raumes
- Überregionale und gesamtstädtische Erreichbarkeit der City West durch Attraktivierung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie des Regional- und Fernverkehrs stärken und weiterentwickeln
- Nahmobilität fördern, insbesondere durch Errichtung einer sicheren und attraktiven Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einführen und Parken aus dem öffentlichen Raum in bestehende Parkhäuser/Tiefgaragen verlagern
- Anbindung des Planungsraums Spreestadt an die City West und an angrenzende Stadtquartiere verbessern (insbesondere Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)
- Stärkung der unterschiedlichen aufenthaltsorientierten Nutzungen in der City West durch klimaresiliente Umgestaltung des öffentlichen Raums (z. B. durch "blue-green-streets") und Steigerung der Aufenthaltsqualität mit besonderem Fokus auf den Bereich Breitscheidplatz/Ku'damm/Tauentzien/Hardenbergstraße/Hardenbergplatz und der Platzstrukturen der City West
- Verbesserung der räumlichen Verbindungen und Erreichbarkeit zwischen den Quartieren/Bereichen (Ku'damm - TU-Campus - Spreestadt) und Abbau/Durchbrechen von Barrieren

II.2.6 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen

II.2.6.1 Bezirkliches Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels

Mit dem bezirklichen Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Charlottenburg-Wilmersdorf (BAFOK, BA-Beschluss vom 12.09.2023) wurden Klimaanpassungsmaßnahmen für den Bezirk erarbeitet. Um den Herausforderungen durch zunehmende Hitzetage und Tropennächte sowie häufigere Starkregenereignisse zu begegnen, wurden die zwei Leitthemen „wassersensible Stadtentwicklung“ und „hitzeangepasste Stadtentwicklung“ gesetzt.

Für das B-Plangebiet werden unter dem Ziel 1 „Den Bezirk von der Kanalisation abkoppeln“ u. a. folgende Maßnahmen beschlossen:

- Maßnahme W1.2: Freiflächen entsiegeln und begrünen, das Regenwasser nutzen
[...] Mit einer konsequenten Begrünung von Dächern und einer anteiligen Entsiegelung der meist umfangreichen Stellplatzflächen könnten Gewerbe-, Industrie- oder Infrastrukturf lächen zu einem Großteil von der Kanalisation abgekoppelt werden. [...]
- Maßnahme W1.3: Straßenraum klimagerecht umbauen
[...] Zukünftig sollte das Wasser der versiegelten Flächen genutzt werden, um Bäume zu bewässern und im Straßenraum über Verdunstungsmulden und -beete das Wasser zu verdunsten.

II.2.7 Geltendes Planungsrecht

Baunutzungsplan, Straßen- und Baufluchtlinien

Der Baunutzungsplan setzt im südlichen Teil des Geltungsbereichs für einen ca. 70 m tiefen Streifen entlang der Hardenbergstraße ein Kerngebiet der Baustufe V/3 und im nördlichen Teil ein Nichtbaugelände (Grünfläche) fest.

Die Planung für das Baugelände ist jedoch dauerhaft nicht vollziehbar, da der Hardenbergplatz als öffentliche Straße nach dem Berliner Straßengesetz gewidmet und daher nicht bebaubar ist. Eine Einziehung des Straßenlandes ist - angesichts der hohen Verkehrsbedeutung des Platzes - auf absehbare Zeit nicht möglich.

Die Festsetzung des nördlichen Platzteils als Grünfläche wurde nicht in aktuelles Planungsrecht übergeleitet. Da der nördliche Teil des Hardenbergplatzes nicht innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils liegt, richtet sich das Planungsrecht dort aktuell nach § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich).

Für die Hardenbergstraße und den Bereich vor dem Bahnhofsgebäude wurden am 04.10.1848 Straßen- und Baufluchtlinien förmlich festgestellt.

Bebauungsplan VII-B

Südlich des Bahnhofs Zoologischer Garten und südöstlich des Hardenbergplatzes erstreckt sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans VII-B vom 08.12.1986 (GVBl. S. 2.034) in das Plangebiet. Er trifft als einfacher Bebauungsplan Aussagen zur Art der baulichen Nutzung. Für die im

Geltungsbereich liegende Teilfläche der Hardenbergstraße setzt er Kerngebiet fest. Die Festsetzung ist für den Bebauungsplan 4-69c ohne planerische Relevanz, da ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan VII-B lediglich die Steuerung der Art der baulichen Nutzung auf den bestehenden Bauflächen Planungsziel ist. Eine Überplanung von Verkehrsflächen als Bauflächen ist nicht Ziel des Bebauungsplans VII-B.

II.2.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne

Bebauungsplan VII-B

Südlich des Bahnhofs Zoologischer Garten und südöstlich des Hardenbergplatzes grenzt der Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplans VII-B vom 08.12.1986 (GVBl. S. 2.034) an. Dieser trifft Aussagen zur Art der baulichen Nutzung und setzt großflächig Kerngebiet fest.

Zu den Festsetzungen des Bebauungsplans im Geltungsbereich s. o.

Bebauungsplan VII-91

Der Bebauungsplan VII-91 vom 22.06.1972 (GVBl. S. 1.999) für die Grundstücke Hardenbergstraße 26, Joachimsthaler Straße 1-4 und Kantstraße 5, 6 grenzt südlich an das Plangebiet und liegt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans VII-B. Da dieser, wie zuvor beschrieben, Festsetzungen zur Art der baulichen Nutzungen trifft, gelten im Bebauungsplan VII-91 lediglich die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung fort. Demnach sind in den Baufeldern höchstens 2 bis 6 Vollgeschosse zulässig.

Der Plan setzt zudem den an die o. g. Grundstücke angrenzenden Abschnitt der Hardenbergstraße als Straßenverkehrsfläche fest.

Baunutzungsplan

Der Baunutzungsplan in der Fassung vom 28.12.1960 (ABl. 1961, S. 742) in Verbindung mit den fortgeltenden Bestimmungen der Bauordnung in der Fassung vom 21.11.1958 (GVBl. S. 1087) legt für die Baugrundstücke südlich der Hardenbergstraße Kerngebiet der Baustufe V/3 (GRZ 0,3/GFZ 1,5) fest. Die Planung wurde durch die Bebauungspläne VII-B und VII-91 ersetzt. Für die Bereiche östlich (Zoologischer Garten) und nördlich (Schleusenweg) des Plangebiets wird "Nicht-baugebiet" festgesetzt. Diese Festsetzung wurde nicht in aktuelles Planungsrecht übergeleitet. Der Bahnhof Zoologischer Garten und das Stadtbahnviadukt werden nachrichtlich als Bahnflächen übernommen.

Zu den Festsetzungen des Baunutzungsplans im Geltungsbereich s. o.

Bebauungsplan 4-69a (im Verfahren)

Der aus der Teilung des Bebauungsplanentwurfs 4-69 hervorgegangene Bebauungsplan 4-69a (Teilungsbeschluss vom 29.11.2022, ABl. 2023 S. 453) dient der Umsetzung des Rahmenplans Hertzallee/Hardenbergplatz (s. Kap. B I.4.2) für den Block nördlich der Hertzallee. Er dient der Sicherung des Wirtschaftshofs des Zoologischen Gartens als sonstiges Sondergebiet "Wirtschaftshof Zoologischer Garten" und der Sicherung der universitären Einrichtungen des TU-Campus als sonstiges Sondergebiet "Hochschule und Forschung". Die Bus-Betriebshaltfestelle der BVG soll an

das Stadtbahnviadukt verlagert werden und als sonstiges Sondergebiet "Busdepot" planungsrechtlich gesichert werden. Auf den übrigen Flächen soll durch urbane Gebiete und eingeschränkte Gewerbegebiete Planungsrecht für die Errichtung von drei Hochhäusern geschaffen werden. Auf dem TU-Campus soll an der Müller-Breslau-Straße Planungsrecht für ein viertes Hochhaus geschaffen werden.

Bebauungsplan 4-69b (im Verfahren)

Der ebenfalls aus der Teilung des Bebauungsplanentwurfs 4-69 hervorgegangene Bebauungsplan 4-69b (Teilungsbeschluss vom 29.11.2022, ABl. 2023 S. 453) dient der Umsetzung des Rahmenplans Hertzallee/Hardenbergplatz für den Block südlich der Hertzallee. Die Planungsziele werden noch konkretisiert. Grundsätzlich wird eine maßvolle Nachverdichtung unter Wahrung der denkmalpflegerischen Belange angestrebt.

II.2.9 Planfeststellungen

II.2.9.1 U-Bahnhof Zoologischer Garten der Linien 2 und 9

Die das Plangebiet unterhalb des Hardenbergplatzes und der Hardenbergstraße querenden Trassen der U-Bahnlinien 2 und 9 mit der Haltestelle "Zoologischer Garten" unterliegen als Untergrundbahnen den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und sind planfestgestellt. Die Betriebsanlagen umfassen im Plangebiet die unterirdischen Tunnel und Gleisanlagen der U-Bahnlinien 2 und 9 und den U-Bahnhof "Zoologischer Garten" mit Bahnsteigen, einem Verteilerbauwerk und verschiedenen Zugangsbauwerken. Vom Hardenbergplatz aus erschließen fünf Treppen und eine Aufzugsanlage die Station. Die Anlagen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

II.2.9.2 Bahnhof Zoologischer Garten und Stadtbahnviadukt

Der Geltungsbereich umfasst mit dem Vorplatz des Bahnhofs "Zoologischer Garten" Betriebsanlagen der Eisenbahn, die nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz (EAG) dem Bahnbetrieb gewidmet sind und der Planfeststellung unterliegen (s. Kap. A.IV.4.2). Der Vorplatz wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Das außerhalb des Geltungsbereichs liegende Gebäude des Bahnhofs Zoologischer Garten (Flurstücke 307 und 309) begrenzt das Plangebiet nach Westen und unterliegt als Betriebsanlage ebenfalls der Planfeststellung.

Das Stadtbahnviadukt, einschließlich der Bahnbrücken über die Hardenbergstraße und die Hertzallee, begrenzt das Plangebiet nördlich und südlich des Bahnhofs nach Westen. Das Bauwerk ist jedoch nicht Teil des Geltungsbereichs.

II.2.10 Klimaanpassungsgesetz

Das Berliner Klimaanpassungsgesetz ist am 21.11.2025 in Kraft getreten und beschreibt als gesetzlich verpflichtender Rahmen Ziele, Programme und Aufgaben für Analysen und Monitoring zur

Klimaanpassung. Kernstück bildet die am 02.03.2026 veröffentlichte Klimarisikoanalyse, die Risiken für Hitze, Starkregen/Überflutung und Dürre räumlich differenziert und der Priorisierung und Maßnahmenplanung dient. Sie stellt damit eine fachübergreifende und integrierte Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung eines Klimaanpassungsprogramms sowie einer vorsorgenden Klimaanpassungsstrategie dar. Die Fläche des Hardenbergplatzes ist als Verkehrsfläche mit einer höheren Hitzebelastung am Tag dargestellt.

III Entwicklung der Planungsüberlegungen

Planwerke

Die Planungen zur städtebaulichen Neuordnung im Bereich des Bahnhofs Zoologischer Garten gehen bereits auf das Planwerk Innenstadt von 1999 zurück. Es sah eine Neugestaltung des Platzes und die Ergänzung einer durchbrochenen Reihe von Neubauten entlang der östlichen Platzkante vor. Das Planwerk Innenstadt wurde 2010 durch das Planwerk Innere Stadt fortgeschrieben. Statt der Neubaureihe wurde, nördlich an den Platz anschließend, im Bereich Schleusenweg ein Neubau vorgeschlagen. Auch diese Planung wird mittlerweile nicht weiterverfolgt und ist im aktuellen Arbeitsplan des Planwerks nicht mehr enthalten (s. Kap. A.II.2.4.1).

Konzeptvertiefung Hardenbergplatz

In den Jahren 2013/14 wurde im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf das Planverfahren "Konzeptvertiefung Hardenbergplatz" durchgeführt. Die Ergebnisse sind insbesondere wegen der geänderten verkehrlichen Rahmenbedingungen und der veränderten verkehrspolitischen Zielstellungen nicht mehr aktuell und daher nicht mehr als realisierbar zu bewerten.

Wichtige Eckpunkte der damaligen Planung (Qualifizierung des multifunktionalen Charakters des Platzes, Sicherung von Verkehrsabläufen, Verbesserung des Zugangs und der Blickbeziehung zum Tiergarten) sollen in einen späteren freiraumplanerischen Wettbewerb (s. u.) erneut einfließen.

Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz

Der am 31.05.2022 vom Senat beschlossene Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz (s. Kap. A.II.2.4.3) ist die Grundlage für die weiteren Planungen und damit auch für den Bebauungsplan 4-69c. Entsprechend soll der Bebauungsplan den Hardenbergplatz grundsätzlich als öffentliche Platzfläche planungsrechtlich sichern. Eine über verkehrliche Zwecke hinausgehende Bebauung, wie sie z. B. der Baunutzungsplan vorsieht, soll ausgeschlossen werden. Auf Stellplätze für den individuellen Pkw-Verkehr soll zukünftig verzichtet werden.

Nachfolgend werden die geplanten weiteren Schritte zur Neugestaltung des Hardenbergplatzes dargelegt. Die Inhalte und Ziele dieser Verfahren sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans 4-69c und sollen durch ihn nicht verbindlich öffentlich-rechtlich gesichert werden.

Das Planfeststellungsverfahren für die im Nahverkehrsplan vorgesehene erste Straßenbahnlinie zum Bahnhof Zoologischer Garten (s. Kap. A.II.2.3.2) wird voraussichtlich erst nach 2025 starten. Der nördliche Bereich des Hardenbergplatzes kann zudem für drei bis fünf Jahre als Interimsstandort für die Bus-Betriebsendhaltestelle aus der Hertzallee notwendig sein, damit im Areal Hertzallee Nord die geplanten Baumaßnahmen stattfinden können. Eine Umsetzung der finalen Gestaltung des Hardenbergplatzes ist damit erst ab ca. 2030 realistisch.

Vorgesehener freiraumplanerischer Wettbewerb Hardenbergplatz

Als Grundlage für die Gestaltung ist ein freiraumplanerischer Wettbewerb vorgesehen, der die verkehrlichen Zielsetzungen aus Nahverkehrsplan und Rahmenplan sowie die Erkenntnisse aus den Fachgutachten zum vorliegenden Bebauungsplan berücksichtigen wird.

Grundsätzliche Aufgabe wird eine Neuordnung und Qualifizierung der Flächen sein, um die umfangreichen verkehrlichen Nutzungen auf dem Platz weitgehend auf die Verkehrsträger des Umweltverbundes zu beschränken und entsprechend den Zielstellungen des Mobilitätsgesetzes ein stadt-, umwelt-, sozial- und klimaverträgliches Verkehrssystem zu fördern. Zusätzliche sollen Platzflächen für den Fußverkehr geschaffen werden. Bei der Planung sind Maßnahmen, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, zu berücksichtigen.

Aus den bisherigen Überlegungen zum Hardenbergplatz und seinen funktionalen und gestalterischen Herausforderungen zeichnen sich folgende Ziele für die Aufgabenstellung ab:

- Anbindung an das Straßenbahnnetz und Integration mindestens einer Straßenbahnlinie mit Betriebsendhaltestelle und Kehranlage,
- Beibehaltung der Bushaltestellen und des Taxistandes, ggf. neue Anordnung der Nutzungen,
- Verbesserung der Situation für den Fußverkehr v. a. durch barrierefreie und sichere Wege zwischen den ÖPNV-Angeboten und in Richtung Tiergarten (Schleusenweg), Hertzallee und Eingang Zoologischer Garten,
- Herstellung eines Radwegs (Radvorrangnetz) zwischen Hardenbergstraße und Schleusenweg,
- bessere gestalterische und funktionale Einbindung des Eingangs des Zoologischen Gartens,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität,
- Erhalt des Baumbestandes, insbesondere der Altbäume/Strukturbäume,
- Lokale Bewirtschaftung des Regenwassers nach dem Schwammstadt-Prinzip (keine Ableitung),
- Verbesserung der mikroklimatischen Situation, insbesondere die Schaffung beschatteter Flächen durch Baumpflanzungen und Dächer, die Förderung der Verdunstungskühlung durch Anlage von Vegetationsflächen oder Wasserflächen/Brunnen sowie die Versorgung mit Trinkwasser, z. B. durch Trinkbrunnen.

Zur Umsetzung der Planungsziele ist es voraussichtlich erforderlich, den Platz für Kfz weitgehend zu sperren. Die Anlieferung und Entsorgung der angrenzenden Nutzungen (Anliegerverkehr) bleibt davon unberührt. Dazu gehört der Bahnhof Zoologischer Garten (einschließlich Gastronomie, Einzelhandel, Bahnhofsmission und Bundespolizeirevier), der Gastronomiebetrieb in den S-Bahnbögen, der Zoologischer Garten, das Huthmacher-Haus und das Bikini-Areal. Weiterhin soll die Befahrung für Einsatzfahrzeuge und Linienbusse weiterhin möglich sein.

Die weitgehende Sperrung des Platzes für den Kfz-Verkehr wurde in der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan bereits berücksichtigt. Während für den Linienbusverkehr weiterhin die Ein- und Ausfahrt über die Hertzallee in Richtung Betriebsendhaltestelle Hertzallee möglich sein soll, soll der sonstige Kfz-Verkehr den Hardenbergplatz nur über die Hardenbergstraße anfahren und verlassen.

Auch ein Wegfall der öffentlichen Parkplätze einschließlich der Parkplätze für Reisebusse bei Beibehaltung von Möglichkeiten zum Ein- und Aussteigen ist zu erwarten, um den nötigen Flächenmehrerbedarf für den ÖPNV zur Verfügung zu stellen. Die Parkfunktion kann nach den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung zukünftig von den zahlreichen, rund um den Hardenbergplatz bereits angesiedelten und nur zum Teil ausgelasteten Parkhäusern aufgefangen werden

IV Planinhalt

IV.1 Wesentlicher Planinhalt (Grundzüge der Planung)

Entsprechend seiner hohen verkehrlichen und stadträumlichen Bedeutung sollen die im Eigentum des Landes Berlin stehenden und als öffentliches Straßenland gewidmeten Flächen als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" festgesetzt werden. Eine anderweitige Nutzung soll somit dauerhaft ausgeschlossen werden. Die Hardenbergstraße soll bestandsorientiert als Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden.

Die im Eigentum der DB stehenden Grundstücke sollen nachrichtlich als Bahnanlagen übernommen werden. Gleiches gilt für die Zugangsbauwerke zum U-Bahnhof Zoologischer Garten.

IV.2 Verkehrsflächen

IV.2.1 Straßenverkehrsflächen

Die im Geltungsbereich liegenden Flächen der Hardenbergstraße sollen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB bestandsorientiert als öffentliche Straßenverkehrsflächen festgesetzt werden. Die Festsetzung entspricht der bestehenden straßenrechtlichen Widmung. Die nördliche Grenze der Straße zum Hardenbergplatz wird durch eine Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen (s. Kap. A.IV.5.1).

IV.2.2 Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz"

Der Hardenbergplatz soll in seiner Funktion als wichtiger Mobilitätsknotenpunkt sowie stadtwelt bedeutender, zentraler öffentlicher Platz gesichert werden. Entsprechend wird er gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" festgesetzt. Die Festsetzung umfasst die aktuell schon als öffentliches Straßenland gewidmeten Flurstücke 368 (teilweise), 269 (teilweise) und 276 (teilweise).

Die Zweckbestimmung ermöglicht ein weites Spektrum an originär verkehrlichen und die verkehrlichen Funktionen ergänzenden Vorhaben. Neben Straßen-, Platz- und Wegeflächen umfasst sie

auch der verkehrlichen Nutzung dienende, optisch untergeordnete Gebäude wie z. B. ein Fahrradparkhaus oder ein Mobilitätshub. Eine markante Über- oder Unterbauung ist von der Zweckbestimmung hingegen nicht gedeckt. Eine intensive Begrünung des Platzes mit Bäumen und sonstigen Vegetationsflächen sowie Anlagen zur Niederschlagswasserbewirtschaftung sind ebenfalls Teil der Zweckbestimmung. Die aktuelle Nutzung des Platzes durch den ÖPNV und die daraus resultierende Einordnung in das übergeordnete Straßennetz als Ergänzungsstraße (s. Kap. A.II.2.3.2) verdeutlichen, dass der Hardenbergplatz, ungeachtet der geplanten Neugestaltung, auch künftig eine zentrale, stadtweite Funktion für die Abwicklung des ÖPNV erfüllen soll und muss. Der Teil der Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz" verdeutlicht diese Zielstellung und Anforderung.

Ein Ausschluss bestimmter Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise ist nicht Gegenstand der Zweckbestimmung, wird durch sie aber auch nicht ausgeschlossen. Der endgültige Umfang der auf dem Hardenbergplatz zulässigen Nutzungen wird durch Widmung nach dem Berliner Straßengesetz, ggf. in Verbindung mit Sondernutzungserlaubnissen, festgelegt. Die Frage, ob und wie die bestehende Widmung geändert wird, wird entschieden, wenn die künftigen verkehrlichen Anforderungen an den Platz im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs geklärt wurden. Der Bebauungsplan kann und soll dieser Entscheidung nicht vorgreifen. Auch die künftige Einteilung der Verkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen (s. Kap. A.IV.5.1).

Die besondere Zweckbestimmung steht der Führung einer (oder ggf. mehrerer) Straßenbahnlinien (mit Endhaltestelle und Kehranlage) auf dem Hardenbergplatz nicht entgegen (s. Kap. A.II.2.3.2, Abschnitt Nahverkehrsplan). Planungs- und Baurecht für die Neubautrasse wird durch ein Planfeststellungsverfahren nach dem Personenbeförderungsgesetz geschaffen werden. Die Aufnahme eines Hinweises auf die geplante Trasse in die Planzeichnung ist nicht möglich, da die Führung der Bahnstrecke auf der Platzfläche noch offen ist.

In der Verkehrsuntersuchung zum Bebauungsplan wird nachgewiesen, dass das durch die Festsetzung ermöglichte Nutzungsspektrum und die mit den nachgelagert geplanten Verfahren (Planfeststellungsverfahren Straßenbahn, freiraumplanerischer Wettbewerb) verfolgten Ziele aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich umsetzbar sind.

IV.3 Nachrichtliche Übernahmen

IV.3.1 U-Bahnhof Zoologischer Garten der Linien 2 und 9

Unterhalb des Hardenbergplatzes und der Hardenbergstraße verlaufen die nach dem Personenbeförderungsgesetz als planfestgestellt geltenden U-Bahnlinien 2 und 9 mit der Haltestelle "Zoologischer Garten" der Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG).

Die oberirdischen Teile der Zugangsbauwerke (Treppen, Aufzüge) zur Station sowie die unterirdischen Bauteile (Station, U-Bahntunnel, Zugangstunnel) werden als planfestgestellte Bahnanlagen nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

Die unterirdischen Teile des Bahnhofs liegen im Plangebiet vollständig unterhalb von Flächen, die als Verkehrsflächen festgesetzt oder als Bahnanlagen nachrichtlich übernommen werden. Auf eine nachrichtliche Übernahme dieser Anlagenteile in den Bebauungsplan wird verzichtet, da sie

für das Verständnis des Plans oder für die Beurteilung von Baugesuchen nicht notwendig oder zweckmäßig ist. Sie werden lediglich in der Planunterlage dargestellt.

IV.3.2 Vorplatz Bahnhof Zoologischer Garten

Nach dem allgemeinen Eisenbahngesetz gelten alle Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes (EdB, hier DB) als planfestgestellt. Betriebsanlagen sind laut den Planfeststellungsrichtlinien des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) die Grundstücke, Bauwerke und sonstigen ortsfesten Einrichtungen der Eisenbahn, die - unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse - zur Abwicklung oder Sicherung des Reise- oder Güterverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu zählen auch Bahnhofsvorplätze, soweit sie dem Zu- und Abgang der Reisenden dienen. Entscheidend ist weiterhin, dass sie von einer EdB betrieben werden.

Nach dieser Begriffsbestimmung sind die Flurstücke 268, 306 und 308 vor dem Bahnhofsgelände planfestgestellte Betriebsanlagen der DB. Sie werden daher als Bahnanlagen nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen.

IV.3.3 Denkmäler

Im Geltungsbereich befinden sich die im Kap. A.II.1.6 aufgeführten Denkmalbereiche. Sie werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die geplanten Festsetzungen stehen einem Erhalt der Denkmale nicht entgegen.

IV.4 Hinweise

IV.4.1 Außerkrafttreten verbindlicher Festsetzungen

Im Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplans alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 BauGB bezeichneten Art enthalten, außer Kraft treten. Zu den außerkrafttretenden Vorschriften siehe Kap. A.II.2.6.

IV.4.2 Einteilung der Verkehrsflächen

Im Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass die in der Planunterlage dargestellte Einteilung der Hardenbergstraße und des Hardenbergplatzes nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans ist. Sie obliegt der jeweiligen Straßenverkehrsbehörde.

IV.5 Flächenbilanz

Bezeichnung	Flächengröße [m ² , gerundet]	Flächenanteil
Öffentliche Verkehrsflächen	23.030	88 %
<i>davon Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV- Verkehrsplatz und Stadtplatz"</i>	<i>20.880</i>	<i>80 %</i>

<i>davon Straßenverkehrsflächen</i>	<i>2.150</i>	<i>8 %</i>
Fläche für Bahnanlagen (nachrichtlich)	3.220	12 %
<i>davon Eisenbahn</i>	<i>3.090</i>	<i>11 %</i>
<i>davon U-Bahn</i>	<i>130</i>	<i>1 %</i>
Gesamtfläche	26.250	100 %

V Verfahren

Verfahrensschritt	Datum bzw. Zeitraum	Hinweise
Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung des Gebiets	Senatsbeschluss vom 12.12.2017 (Nr. S-827/2017)	Der Beschluss ist von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zu bearbeiten.
Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan 4-69	Beschluss vom 14.06.2018 (ABl. S. 3770)	Mit der Durchführung des Beschlusses wurde das Referat II A beauftragt.
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan 4-69	Schreiben vom 03.09.2018	Beteiligte Stellen: 47 Erhaltene Antworten: 41
Frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan 4-69	Bekanntmachung am 30.07.2021 in der Tagespresse und im Internetportal mein.berlin.de Beteiligung vom 09.08.2021 bis zum 03.09.2021	Erhaltene Antworten: 27
Erneute, eingeschränkte Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zum Bebauungsplan 4-69	Schreiben vom 09.08.2021 Beteiligung vom 03.09.2018 bis zum 05.10.2018	Beteiligte Stellen: 15 Erhaltene Antworten: 14
Teilung des Bebauungsplanentwurfs 4-69 und Aufstellung des Bebauungsplans 4-69c	Beschluss vom 29.11.2022 (ABl. S. 458)	Mit der Durchführung des Beschlusses wurde das Referat II A beauftragt.
Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	Schreiben vom 06.08.2024	Beteiligte Stellen: 34 Erhaltene Antworten: 35
Veröffentlichung des Bebauungsplanentwurfs im Internet gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	Ortsübliche Bekanntmachung am 11.10.2024 (ABl. S. 3241) Einstellung in das Internet vom 14.10.2024 bis zum 12.11.2024	Erhaltene Antworten: 3
Erneute Beteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB	Schreiben vom 11.06.2025 Frist bis 30.06.2025	Beteiligte Stellen: 4 Erhaltene Antworten: 3

VI Abwägung der öffentlichen und privaten Belange

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die regelmäßig zu betrachtenden öffentlichen Belange werden in § 1 Abs. 6 BauGB benannt. § 1a BauGB benennt ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz im Sinne von Abwägungsdirektiven. Zusätzlich wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren öffentliche und private Belange benannt.

Es wurden die nachfolgenden öffentlichen Belange ermittelt und in die Abwägung eingestellt:

- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse in den angrenzenden Nutzungen (Immissionsschutz);
- der sparsame Umgang mit Grund und Boden (Innenentwicklung);
- die Reduzierung von Treibhausgasen (Vermeidung von Kfz-Verkehr);
- der Naturschutz (Baumerhalt, besonderer Artenschutz);
- die Anpassung an den Klimawandel (Regenwasserbewirtschaftung, Vorsorge gegen Hitze);
- die Gestaltung des Ortsbildes;
- die verkehrlichen Belange (Bahnanlagen, ÖPNV, Erschließung der anliegenden Grundstücke);
- die Versorgung mit Freiflächen;
- der Rahmenplan Hertzallee als eine vom Land Berlin beschlossene städtebauliche Planung.

Private Belange sind im vorliegenden Bebauungsplan insoweit relevant, dass die Eigentümerinnen und Eigentümer sowie die Nutzungsberechtigten der anliegenden Grundstücke Anforderungen an die Erschließung stellen.

Der Bebauungsplan sichert den Hardenbergplatz für die vielfältigen Belange des Verkehrs und - in eingeschränktem Maße - der freiraumbezogenen Erholung. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke und Nutzungen bleibt gesichert. Es handelt sich um bereits straßenrechtlich gewidmete Flächen. Einander entgegenstehende Belange, die einer vertieften Abwägung bedurften, lagen daher nicht vor.

Es ist festzuhalten, dass, wegen des nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Platzes, hohe Anforderungen an die Anordnung der einzelnen geplanten Nutzungen bestehen. Die Festsetzung zusätzlicher Flächen als Verkehrsflächen war jedoch wegen der bestehenden angrenzenden Nutzungen und der Eigentumsverhältnisse nicht möglich. Eine Festsetzung der Flächen vor dem Bahnhof Zoologischer Garten als öffentliche Verkehrsfläche war wegen der bestehenden eisenbahnrechtlichen Widmung des Grundstücks nicht möglich.

Es wurde erwogen, im Bebauungsplan weitergehende Festsetzungen zur Zweckbestimmung und Einteilung der Verkehrsflächen sowie zur Begrünung zu treffen. Derartige Regelungen könnten jedoch erst nach Durchführung des geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs getroffen werden. Angesichts der im Verhältnis zu den Nutzungsanforderungen geringen Flächengröße des Platzes kann ohne eine Vorentwurfsplanung für die Neugestaltung nicht eingeschätzt werden, wo und mit welchen Flächenanteilen die geplanten künftigen Nutzungen Berücksichtigung finden. Eine Zurückstellung des Beschlusses über den Bebauungsplan 4-96c bis zum Abschluss des Wettbewerbsverfahrens würde das Bebauungsplanverfahren auf unbestimmte Zeit verzögern und soll daher nicht erfolgen.

Eine Abschichtung auf nachgelagerte Planungsebenen ist möglich und sinnvoll, da der weitere Planungsprozess federführend durch das Land Berlin verantwortet und gesteuert wird. Die weiteren Entscheidungen zu Nutzungskonzeption und Gestaltung können und sollen erst im Rahmen des Wettbewerbs getroffen werden.

VII Auswirkungen der Planung

VII.1 Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima

Die Auswirkungen der Planung auf die Umwelt und das Klima werden im Umweltbericht (Teil B der Begründung) beschrieben.

VII.2 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Es ergeben sich keine Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten. Die im Plangebiet ansässigen kleinen Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe bleiben als Sondernutzungen im öffentlichen Straßenland auch mit Festsetzung des Bebauungsplans weiter zulässig.

VII.3 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung

Die Kosten für die Durchführung des Bebauungsplans einschließlich der Fachbeträge wurden aus Kapitel 1220, Titel 54007 finanziert.

Maßnahmen oder Kostenrisiken, deren Finanzierung nicht gesichert ist, bestehen nicht. Ansprüche auf Entschädigung in Geld oder durch Übernahme (§ 40 BauGB) entstehen durch die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen nicht, da sich die betroffenen Grundstücke bereits im Eigentum des Landes Berlin befinden.

Die Kosten für die Planung und Umsetzung der Neugestaltung des Hardenbergplatzes sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

VII.4 Auswirkungen auf den Verkehr

Die im Plangebiet bestehenden Verkehrsanlagen (Fahrbahnen, Gehwege, Radwege, Bushaltebuchten, Taxihalteplätze, Parkflächen, Straßenbegleitgrün) bleiben mit Rechtskraft des Bebauungsplans weiterhin zulässig. Die künftige Einteilung der Verkehrsflächen wird durch den Bebauungsplan nicht geregelt, sondern ist Gegenstand des geplanten freiraumplanerischen Wettbewerbs Hardenbergplatz und der Planfeststellungsverfahren für die geplanten Straßenbahnneubaustrecken. Die Festsetzungen des Bebauungsplans haben keinen Einfluss auf die Verkehrsstärke.

Die planfestgestellten Bahnanlagen (Bahnhofsvorplatz, U-Bahnhof) werden nachrichtlich übernommen.

B UMWELTBERICHT

I Einleitung

I.1 Kurzdarstellung der Inhalte und wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan hat das Ziel, das im Geltungsbereich liegende Straßenland des Hardenbergplatzes und der Hardenbergstraße bestandsorientiert als Verkehrsflächen planungsrechtlich zu sichern. Der Vorplatz des Bahnhofs Zoologischer Garten wird nachrichtlich als Bahnfläche übernommen.

Da durch den Bebauungsplan lediglich bestehende Nutzungen planungsrechtlich gesichert werden, erwächst durch den Plan kein Bedarf an Grund und Boden.

I.2 Methodik, Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Die zu ermittelnden und zu bewertenden Belange des Umweltschutzes ergeben sich aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB. Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung richten sich im Einzelfall danach, was für eine sachgerechte Abwägung der umweltbezogenen Belange erforderlich ist und nach dem, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden angemessenerweise verlangt werden kann. Bei der Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes werden insbesondere auch die in Nummer 2 b) aa) - hh) der Anlage 1 zum Baugesetzbuch benannten Aspekte berücksichtigt. Es werden neben den direkten auch die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden Auswirkungen ermittelt und bewertet; unabhängig davon, ob sie positiv oder negativ sind.

Der folgende Umweltbericht beschreibt und bewertet den aktuellen Stand der Umweltprüfung zum Bebauungsplan 4-69c. Er prognostiziert die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Plans. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" ein weites Nutzungsspektrum eröffnet, welches durch den Bebauungsplan nicht näher konkretisiert wird. Dies soll vielmehr im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbs erfolgen, der nach Festsetzung des Bebauungsplans durchgeführt werden soll.

Die Prognose des Umweltzustandes bei Umsetzung der Planung ist dahingehend schwierig, dass die geplante Festsetzung planungsrechtlich eine Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten mit sehr unterschiedlichen Umweltzuständen ermöglicht. Daher wurde bei der Prognose, in Ergänzung zu den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans, auch auf die geplante Aufgabenstellung des Wettbewerbs zurückgegriffen. Dies ist sachgerecht, da sich die zu beplanenden Verkehrsflächen im Eigentum des Landes Berlin befinden und das Land Berlin sowohl den Wettbewerb durchführen wird als auch Bauherr der Neugestaltung sein wird. Somit besteht eine hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass die über die Aufgabenstellung transportierten umweltbezogenen Planungsziele tatsächlich zur Umsetzung kommen.

Der Untersuchungsraum der Umweltprüfung beschränkt sich grundsätzlich auf das Plangebiet. In Bezug auf das Landschaftsbild, den Immissionsschutz, das Mikroklima, Tiere und den Denkmalschutz sind jedoch auch angrenzende Flächen Gegenstand der Umweltprüfung, da diese durch

die vorliegende Planung ggf. erheblich beeinflusst werden können. In Bezug auf das Schutzgut Wasser werden auch die Auswirkungen auf den lokalen Grundwasserhaushalt und die Auswirkungen auf die Vorflut der Abwasserkanalisation betrachtet.

I.3 Aufbau des Umweltberichts

Die Ergebnisse der Umweltprüfung werden im vorliegenden Umweltbericht beschrieben und bewertet. Dabei ist zu beachten, dass sich der Umweltbericht auf die Beschreibung und Bewertung der erheblichen positiven und negativen Umweltauswirkungen beschränkt. Ergab die Umweltprüfung, dass hinsichtlich eines Prüfaspekts keine oder keine erheblichen Umweltauswirkungen auf den jeweiligen Belang zu erwarten sind, so erfolgt diesbezüglich keine Erwähnung im Umweltbericht.

Der Aufbau und die Bestandteile des Umweltberichts richten sich nach Anlage 1 zum Baugesetzbuch. Das Basisszenario und die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung gliedern sich jeweils nach den Belangen

- Pflanzen, Tiere und die biologische Vielfalt;
- Fläche und Boden;
- Wasser, einschließlich dem sachgerechten Umgang mit Abwasser;
- Luft (Vermeidung von Emissionen und Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität);
- Klima einschließlich der Auswirkungen auf den Klimawandel (Treibhausgas-Emissionen) und der Auswirkungen des Klimawandels (Wärmebelastung);
- Mensch sowie Gesundheit des Menschen und der Bevölkerung;
- Kulturgüter und sonstige Sachgüter;
- Nutzung erneuerbarer Energien, einschließlich der sparsamen und effizienten Nutzung von Energie;
- Abfälle;
- Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern einschließlich der Wirkbeziehungen zwischen den Bestandteilen des Naturhaushaltes.

Die Beschreibung und Bewertung, inwieweit die Darstellungen des Landschaftsprogramms bei der Planung berücksichtigt wurden, erfolgt in Kap. B.II.1.4.2 des Umweltberichts. Auswirkungen auf die Umsetzung sonstiger umweltbezogene Pläne werden jeweils schutzgutbezogen beschrieben. Natura 2000-Gebiete sind von der Planung nicht betroffen und daher nicht Bestandteil des Umweltberichts.

Weiterhin enthält der Umweltbericht Angaben, inwieweit die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz im Rahmen der Abwägung berücksichtigt wurde.

I.4 Darstellung der festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Im Folgenden werden die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, und wie diese Ziele berücksichtigt wurden, dargestellt. Die dargestellten Ziele bilden die Grundlage für die Bewertung der Umweltauswirkungen (siehe Kap. B.II.1.3). Weiterhin wurden sie bei der Erarbeitung der Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen berücksichtigt (siehe Kap.

B.II.2.1). Falls es sich um fachplanungsrechtlich bindende Regelungen handelt, die der Abwägung nicht zugänglich sind, wurde geprüft, ob diese der Verwirklichung des Bebauungsplans grundsätzlich entgegenstehen könnten (siehe Kap. B.II.2.3 und B.II.2.4)

I.4.1 Bundesnaturschutzgesetz und Berliner Naturschutzgesetz

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

Die Landschaftsplanung gemäß Kap. 2 BNatSchG erfolgt im Land Berlin gemäß § 11 Abs. 5 BNatSchG durch das Landschaftsprogramm (siehe nachfolgend), dass, soweit erforderlich, durch Landschaftspläne konkretisiert wird. Landschaftspläne wurden für den Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht aufgestellt. Die Inhalte der Landschaftsplanung sind im Bebauungsplan zu berücksichtigen, falls ihnen nicht Rechnung getragen werden kann, ist dies zu begründen.

Eingriffe in Natur und Landschaft, d. h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, bzw. - soweit dies nicht möglich ist - auszugleichen oder zu ersetzen (§§ 13 - 15 BNatSchG). Eine Übersicht über insbesondere als Eingriffe einzustufende Vorhaben gibt § 16 NatSchG Bln.

In der Umweltprüfung werden die aufgrund des Bebauungsplans zu erwartenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft in ihren in § 1 Abs. 1 Nr. 7a BauGB genannten Teilen ermittelt und ggf. das Vorliegen eines Eingriffs festgestellt (vgl. Kap. B.II.2.2). Nach § 18 Abs. 1 BNatSchG wird über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des BauGB entschieden.

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

Gemäß § 3 Abs. 3 BaumSchVO ist bei der Planung und Durchführung von Vorhaben und Maßnahmen vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der geschützten Bäume unterbleiben. Nach § 4 Abs. 1 BaumSchVO ist es verboten, geschützte Bäume oder Teile von ihnen ohne die nach § 5 BaumSchVO erforderliche Genehmigung zu beseitigen, zu zerstören, zu beschädigen, abzuschneiden oder auf sonstige Weise in ihrem Weiterbestand zu beeinträchtigen. Ausgenommen von diesem Verbot sind Maßnahmen der zuständigen Ämter und Verwaltungen auf Straßen und anderen öffentlichen Flächen. Im Rahmen der Biotoptypenkartierung wurden die geschützten Bäume im Plangebiet erfasst und bewertet.

Schutzgebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz, insbesondere Natura-2000-Gebiete, bestehen im Untersuchungsraum nicht.

§ 30 BNatSchG und § 28 NatSchG Bln stellen bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, unter gesetzlichen Schutz (gesetzlich geschützte Biotope). Im Geltungsbereich bestehen keine gesetzlich geschützten Biotope.

Nach den Vorschriften zum allgemeinen Artenschutz nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, Bäume außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grünflächen sowie Hecken, Gebüsche und andere Gehölze im Zeitraum vom 1. März bis 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen. Das Verbot dient vor allem dem Schutz von Fortpflanzungsstätten von Tieren, die Gehölze als (Teil-)Lebensraum nutzen.

§ 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG regelt die Zugriffsverbote für besonders geschützte Arten. In der Umweltprüfung werden auf Grundlage eines Artenschutz-Fachbeitrags die von den Schutzbestimmungen betroffenen Arten ermittelt (Kap. B.II.1.1.1.2) und die Auswirkungen auf sie geprüft (Kap. B.II.2.3). Falls Verstöße gegen die Zugriffsverbote drohen, wird dargelegt, wie diese grundsätzlich vermieden oder vorgezogen ausgeglichen werden können.

Ist dies nicht vollständig möglich, können durch die zuständigen Naturschutzbehörden nach § 45 Abs. 7 BNatSchG Ausnahmen zugelassen werden. Dies muss nicht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Hier muss lediglich sichergestellt werden, dass der Umsetzung des Bebauungsplans artenschutzrechtliche Verbotsvorschriften nicht als striktes rechtliches Hindernis im Wege stehen.

I.4.2 Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.06.2016 (ABl. S. 1314) stellt die Grundsätze und Entwicklungsziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz sowie Erholung und Freiraumnutzung in den Grundzügen flächendeckend für ganz Berlin dar. Die Programmpläne werden ergänzt durch die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption (GAK).

In der Programmkarte 'Naturhaushalt/Umweltschutz' ist das Planungsgebiet als Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Anpassung an den Klimawandel dargestellt. Zu den Entwicklungszielen und Maßnahmen für Siedlungsgebiete gehören:

- die Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen (Entsiegelung sowie Dach-, Hof- und Wandbegrünung),
- Kompensationsmaßnahmen bei Verdichtung,
- Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes bei Entsiegelung,
- dezentrale Regenwasserbewirtschaftung,
- Förderung emissionsarmer Heizsysteme,
- Neupflanzung von Stadtbäumen sowie deren nachhaltiger Sicherung,
- Verbesserung der mikroklimatischen Situation einschließlich der Durchlüftung,
- Erhalt, Vernetzung und Neuschaffung klimawirksamer Grün- und Freiflächen,
- Vernetzung klimatisch wirksamer Strukturen sowie

- die Erhöhung der Rückstrahlung (Albedo).

Die Programmkarte "Biotop- und Artenschutz" weist das Planungsgebiet als Biotopentwicklungsraum Innenstadtbereich aus. Die hier genannten Entwicklungsziele beinhalten den Erhalt von Freiflächen und die Beseitigung unnötiger Bodenversiegelungen in Straßenräumen, Höfen und Grünanlagen, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna durch Hof-, Dach- und Wandbegrünung, die Kompensation von baulichen Verdichtungen, die Verwendung und den Erhalt stadtypischer Pflanzen bei der Grüngestaltung, die langfristige Bestandssicherung typisch urbaner Arten sowie die Förderung der allgemeinen Ziele gemäß der Berliner Strategie der biologischen Vielfalt.

In der Programmkarte "Erholung und Freiraumnutzung" ist das Plangebiet als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren ausgewiesen. Demnach ergeben sich als Entwicklungsziele die Erschließung von Freiflächen und Erholungspotenzialen, die Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung, kleiner Grün- und Freiflächen sowie von Wegeverbindungen, Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung, Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden sowie Baumpflanzungen auf geeigneten Flächen.

Für die Programmkarte "Landschaftsbild" wird der Untersuchungsraum als Innenstadtbereich dargestellt. Zu den Entwicklungszielen gehören Erhalt und Entwicklung begrünter Straßenräume, Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Gewässer und Anlage von gewässerbegleitenden Promenaden, Baumpflanzungen zur Betonung besonderer städtischer Strukturen, die Begrünung von Höfen, Wänden und Dächern sowie die Schaffung qualitativ hochwertig gestalteter Freiräume bei baulicher Verdichtung. Das westlich an das Plangebiet angrenzende Stadtbahnviadukt ist als Bahnanlage besonderer Gestaltqualität dargestellt. Für den Hardenbergplatz besteht das Ziel in der Wiederherstellung und Aufwertung von Stadtplätzen.

Ziel der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption (GAK) ist es, Ausgleichsmaßnahmen dorthin zu steuern, wo hinsichtlich der Förderung von Natur und Landschaft der größte Bedarf besteht. Das Plangebiet liegt im Ausgleichssuchraum Innenstadt, jedoch nicht innerhalb eines Parkrings oder einer Freiraumachse des Berliner Freiraumsystems.

Das GAK sieht für das Plangebiet prioritäre Flächen für die Maßnahmen "Anpassung an den Klimawandel" (Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz) und "Maßnahmenschwerpunkte" (Programmplan Landschaftsbild) vor.

Durch den generellen Charakter des Bebauungsplans finden die Ziele des Landschaftsprogramms im Rahmen der Festsetzungen keine Berücksichtigung. Die Aufgabenstellung des geplanten freiraumplanerischen Wettbewerbs Hardenbergplatz soll jedoch diverse Ziele adressieren, so z. B. die Neupflanzung von Stadtbäumen, die Verbesserung der mikroklimatischen Situation der Erhalt klimawirksamer Grün- und Freiflächen, die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und die Beseitigung unnötiger Bodenversiegelungen in Straßenräumen.

I.4.3 Baugesetzbuch

Bauleitpläne sollen nach § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verant-

wortung für künftige Generationen in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen, den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch die Stadtentwicklung zu fördern sowie das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Die bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere zu berücksichtigenden Belange des Umweltschutzes werden in § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB konkretisiert.

§ 1a BauGB enthält ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz. Sie fordern den sparsamen und schonenden Umgang mit Grund und Boden, z. B. durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und Innenentwicklung sowie die Begrenzung von Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß.

Weiterhin ist nach § 1a BauGB die Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz in der Abwägung zu berücksichtigen. Dies erfolgt in Kap. B.II.2.2 des Umweltberichts. Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die bei Realisierung des Bebauungsplans zu erwartenden Eingriffe bereits vorher bauplanungsrechtlich zulässig waren.

Maßnahmen, die den Erfordernissen des Klimaschutzes oder der Anpassung an den Klimawandel dienen, werden in Kap. B.II.2.1 erläutert.

I.4.4 Bundes-Klimaschutzgesetz und Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz

Zweck des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) ist es, zum Schutz vor den weltweiten Auswirkungen des Klimawandels die Erfüllung der nationalen Klimaschutzziele sowie die Einhaltung der europäischen Vorgaben zu gewährleisten. Grundlage bildet das Pariser Übereinkommen, wonach der Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad Celsius und möglichst auf 1,5 °C gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen ist, um die Auswirkungen des Klimawandels so gering wie möglich zu halten.

Die Treibhausgasemissionen sind bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 % und bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 % zu senken. Bis zum Jahr 2045 sollen die Treibhausgasemissionen so weit gemindert werden, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.

Der Plangeber hat nach § 13 Abs. 1 KSG bei der Aufstellung von Bebauungsplänen den Zweck des Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Zweck des Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetzes (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 CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um mindestens 40 %, bis zum Jahr 2030 um mindestens 70 %, bis zum Jahr 2040 um mindestens 90 % und spätestens bis zum Jahr 2045 um mindestens 95 % im Vergleich zu 1990 verringert werden. Zentrales Instrument zur Erreichung dieser Ziele ist das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm (BEK). Die Vorschriften des EWG Bln finden gemäß § 3 Abs. 2 Satz 3 EWG Bln im Rahmen der Abwägung ergänzende Anwendung.

Im Abschnitt 3 des Gesetzes ist die Vorbildfunktion der öffentlichen Hand verankert: Beim Neubau öffentlicher Gebäude ist mindestens der KfW-Effizienzhaus 40-Standard (§ 10 Abs. 1 EWG Bln), bei Renovierungen ist der KfW-Effizienzhaus 55-Standard (§ 10 Abs. 2 EWG Bln) einzuhalten. Öffentliche Dachflächen sind, soweit technisch machbar und wirtschaftlich vertretbar, vollständig mit Solaranlagen auszustatten (§ 19 Abs. 3, 4 EWG Bln).

I.4.5 Bundes-Bodenschutzgesetz

Zweck des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) ist es, den Boden in der Leistungsfähigkeit seiner natürlichen Funktionen und Nutzungen aller Art zu sichern oder wiederherzustellen. Der Boden erfüllt im Hinblick auf die Umwelt natürliche Funktionen, ist Abbau-, Ausgleichs- und Aufbau-medium und dient als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. Unter Beachtung der bestehenden und künftigen Anforderungen an die Nutzung des Bodens sind Gefahren für den Boden und vom Boden ausgehende Gefahren für den einzelnen oder die Allgemeinheit abzuwehren. Weiterhin müssen vorsorgebezogene Anforderungen einen dauerhaften Schutz der Bodenfunktionen gewährleisten.

Die Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) enthält nutzungsbezogene Grenzwerte für die Belastung des Bodens mit Schadstoffen, bei deren Überschreitung ggf. Maßnahmen zum Schutz des Menschen bzw. des Grundwassers zu ergreifen sind.

I.4.6 Wasserhaushaltsgesetz und Berliner Wassergesetz

Zweck des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) ist es, durch eine nachhaltige Bewirtschaftung die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Ziel ist es u. a., die chemische, biologische und ökologische Qualität der Gewässer zu erhalten und, soweit erforderlich, wiederherzustellen. Die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts soll erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses vermieden werden.

Das Grundwasser ist nach Kap. 2, Abschnitt 4 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustandes vermieden wird. Hierzu zählt insbesondere ein Gleichgewicht zwischen Grundwasserentnahme und -neubildung. Vorhandene Schadstoffkonzentrationen sollen zurückgeführt werden. Schwellenwerte zur Bewertung von Sanierungserfordernissen bei Grundwasserbelastung finden sich in den "Bewertungskriterien für die Beurteilung von Grundwasserverunreinigungen in Berlin" (Berliner Liste 2005).

Nach § 36a Abs. 1 Berliner Wassergesetz (BWG) soll Niederschlagswasser über die belebte Bodenschicht versickert werden, es sei denn, es sind dadurch Verunreinigungen des Grundwassers zu besorgen. Eine gesetzliche Pflicht zur Versickerung besteht nicht. Allerdings werden bei Bauvorhaben Regenwassereinleitungen in die Kanalisation oder in Oberflächengewässer nur in Ausnahmefällen zugelassen. Das Hinweisblatt "Begrenzung der Regenwassereinleitung bei Bauvorhaben in Berlin" (BReWa-BE) der oberen Wasserbehörde benennt diesbezügliche Anforderungen. Im Grundsatz soll anfallendes Regenwasser vollständig lokal verdunstet und versickert werden. Bei Bauvorhaben im Einzugsgebiet eines Gewässers 1. Ordnung kann die Einleitung von max.

10 l/(s*ha), bezogen auf die kanalisierte Fläche, in begründeten Ausnahmefällen zugelassen werden. Dies ist in Form eines Fachgutachtens zu begründen. Weiterhin wird die Erstellung eines Überflutungsnachweises gefordert.

1.4.7 Bundes-Immissionsschutzgesetz

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

Als Grundsatz für raumbedeutsame Planungen bestimmt § 50 BImSchG, dass Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen sind, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche so weit wie möglich vermieden werden. Die im Plangebiet entstehenden Emissionen müssen so begrenzt werden, dass im Einwirkbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten.

Zum Schallschutz sind bei städtebaulichen Planungen im Rahmen der Abwägung die Orientierungswerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) heranzuziehen. Können diese bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten und die Anforderung an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt werden. Darüber hinaus sind im Aufstellungsverfahren weitere fachgesetzliche Verordnungen und Verwaltungsvorschriften zu einzelnen Lärmarten zu berücksichtigen.

Als Ballungsraum mit mehr als 250.000 Einwohnern hat Berlin entsprechend § 47d BImSchG einen Lärmaktionsplan aufgestellt. Seine Regelungen zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen werden nachfolgend dargestellt.

Hinsichtlich Luftschadstoffen ist die 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zu beachten, die Immissionsgrenzwerte für die Belastung der Außenluft mit Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (Partikel PM₁₀ und PM_{2,5}) und anderen Luftschadstoffen enthält, die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen nicht überschritten werden dürfen. Da in Berlin die Immissionsgrenzwerte, insbesondere für Feinstaub und NO₂, im Jahresmittel überschritten werden, hat das Land entsprechend § 47 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufgestellt, in dem die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festgelegt werden. Seine Inhalte werden nachfolgend dargestellt. Auch wenn die Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, gilt nach § 50 Satz 2 BImSchG ein allgemeines Gebot zum Erhalt einer bestmöglichen Luftqualität.

Da das Plangebiet nach Westen an eine Bahnanlage angrenzt, sind auch im Rahmen der Umweltprüfung auch Umweltauswirkungen durch Erschütterungen in Betracht zu ziehen. Für die Beurteilung sind die Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen) sowie der VDI 2719 und der 24. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Sekundärluftschall) heranzuziehen.

Die Bahnoberleitungen der Regional- und Fernbahn auf der Stammbahnstrecke fallen als Niederfrequenzanlagen in den Anwendungsbereich der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die die Anforderungen an die Errichtung und den Betrieb von Hoch- und Niederfrequenzanlagen regelt. Für eine übersichtliche Beurteilung von möglichen schädlichen Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder können die "Hinweise über die Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder" des Länderausschusses für Immissionsschutz zu Grunde gelegt werden.

I.4.8 Lärmaktionsplan

Mit der Umgebungslärmrichtlinie hat die Europäische Union erstmalig Vorschriften zur systematischen Erfassung von Lärmbelastungen und zur Erstellung von Lärmaktionsplänen erlassen. Ziel der Richtlinie ist es, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen der in den letzten Jahren steigenden Lärmbelastung zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern, insbesondere in den großen Städten und Ballungsräumen. Der Senat hat am 23.06.2020 den auf Grundlage des § 47d Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) aufgestellten Lärmaktionsplan 2019-2023 beschlossen.

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

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

Die Kartierung erfolgt jeweils separat für die Lärmquellen Kraftfahrzeuge, Eisenbahn, lokaler Schienenverkehr (U-Bahn, Straßenbahn), Flugzeuge sowie Industrie und Gewerbe.

Die Beurteilung der Belastungssituation erfolgt anhand von Schwellenwerten, die bereits mit dem Lärmaktionsplan 2008 definiert wurden:

1. Stufe: L_{DEN} 70 dB(A) und L_N 60 dB(A):

Bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden.

2. Stufe: L_{DEN} 65 dB(A) tags und L_N 55 dB(A):

Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung werden in Kap. B.II.1.1.8.1 dargelegt.

Als lärmindernde Maßnahmen mit Bezug zum Straßenraum werden unter anderem Fahrbahnerneuerungen (lärmindernde Fahrbahnbeläge), stadtverträglichen Geschwindigkeitsniveaus (Tempo 30) und Straßenraumgestaltungen benannt.

I.4.9 Luftreinhalteplan

Die zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Berlin für den Zeitraum 2018 - 2025 wurde vom Senat am 23.07.2019 beschlossen. Aufbauend auf den bisherigen Planungen umfasst er eine Situationsanalyse der Grenzwertüberschreitungen an Berliner Hauptverkehrsstraßen, eine Ursachenanalyse, eine Bilanzierung der bisherigen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität,

eine Abschätzung der zukünftigen Entwicklung der Schadstoffbelastung in der Stadt ohne zusätzliche Maßnahmen und die Planung zusätzlicher Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte.

Überschritten wird in Berlin weiterhin insbesondere der Grenzwert für das Jahresmittel von Stickstoffdioxid (NO₂). Der Grenzwert für das Tagesmittel für Partikel PM₁₀ wird zwar seit 2016 eingehalten, es besteht jedoch weiterhin die Gefahr einer Überschreitung bei ungünstigen meteorologischen Wetterlagen.

Die durch Kfz-Verkehr bedingte Luftschadstoffbelastung im Straßenraum wird in Kap. B.II.1.1.8.1 dargestellt.

Das Plangebiet liegt innerhalb des Vorranggebiets Luftreinhaltung.

Gesamtstädtische Maßnahmenpakete (MP) mit Bezug zur vorliegenden Planung sind saubere Fahrzeuge für Berlin (MP 1), Förderung des ÖPNV (MP 2), Förderung des Fuß- und Radverkehrs (MP 3), Parkraumbewirtschaftung (MP 4), Mobilitätsmanagement und Logistik (MP 5) sowie Raum-, Stadt-, und Landschaftsplanung (MP 9). Als lokale Maßnahmen für hoch belastete Straßenabschnitte werden streckenbezogene Durchfahrtsverbote, Tempo 30 und verkehrslenkende Maßnahmen benannt.

I.4.10 Klimaanpassungsgesetz

Das Berliner Klimaanpassungsgesetz ist am 21.11.2025 in Kraft getreten und beschreibt als gesetzlich verpflichtender Rahmen Ziele, Programme und Aufgaben für Analysen und Monitoring zur Klimaanpassung. Kernstück bildet die am 02.03.2026 veröffentlichte Klimarisikoanalyse, die Risiken für Hitze, Starkregen/Überflutung und Dürre räumlich differenziert und der Priorisierung und Maßnahmenplanung dient. Sie stellt damit eine fachübergreifende und integrierte Entscheidungsgrundlage für die Entwicklung eines Klimaanpassungsprogramms sowie einer vorsorgenden Klimaanpassungsstrategie dar. Die Fläche des Hardenbergplatzes ist als Verkehrsfläche mit einer höheren Hitzebelastung am Tag dargestellt.

II Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen

II.1 Bestandsaufnahme/Prognose bei Nichtdurchführung/Prognose bei Durchführung

II.1.1 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario)

II.1.1.1 Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

II.1.1.1.1 Pflanzen

Biototypen

Der Vegetationsbestand im Plangebiet wurde im Mai und im Juli 2019 im Rahmen einer vegetationskundlichen Kartierung erfasst (Ökoplan 12/2022). Die erfassten Biototypen sind fast ausschließlich den bebauten Bereichen, Verkehrsanlagen und Sonderflächen zuzuordnen und sehr stark anthropogen geprägt. Weite Teile des Plangebiets sind mehr oder weniger stark versiegelt. Das Plangebiet hat, mit Ausnahme einiger Einzelbäume (s. u.), für den Biotopschutz keine oder nur eine stark eingeschränkte Bedeutung.

In der folgenden Tabelle werden die im Plangebiet vorkommenden Biototypen mit ihrer Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz gelistet. Gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG bzw. § 28 NatSchG Bln und Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie wurden nicht erfasst.

Biototypen im Bestand

Code	Bezeichnung	Wert	Fläche [m ²]	Anteil
3190	sonstige vegetationsfreie und -arme Flächen	15	26	0,1%
323412	Gänsefuß-Melden-Pionierfluren, weitgehend ohne Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %), verarmte Ausprägung	3	71	0,3%
12312 i. V. m. 12830	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen mit geringem Grünflächenanteil i. V. m. sonstigen Bauwerken	0	651	2,5%
1261122	Pflasterstraßen ohne bewachsenen Mittelstreifen, ohne Baumbestand	0	2.978	11,3%
1261222	Straßen mit Asphalt- oder Betondecke, ohne bewachsenen Mittelstreifen, ohne Baumbestand	0	8.154	31,1%
126422	Parkplätze, teilversiegelt, ohne Baumbestand	0	3.736	14,2%
12653	teilversiegelter Weg (inkl. Pflaster)	0	10.643	40,5%

Code	Bezeichnung	Wert	Fläche [m ²]	Anteil
Geltungsbereich			26.259	100%

Wert: Wertstufe Biotoptyp nach Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen (SenUVK 2020)

Sonstige vegetationsfreie und -arme Flächen

Auf dem Hardenbergplatz finden sich an drei Stellen rechteckige Pflanzlöcher für Bäume im Pflaster, die derzeit keinen Baumbestand aufweisen. Es handelt sich um überwiegend vegetationsloses Substrat mit sandiger Struktur.

Gänsefuß-Melden-Pionierfluren, weitgehend ohne Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung < 10 %), verarmte Ausprägung

Am Nordrand des Untersuchungsgebiets befindet sich zwischen dem Weg am Zoo und dem Parkplatz ein Beet, das vor kurzer Zeit entkusselt und gemäht wurde. Zum Begehungszeitpunkt hat sich dort eine Pionierflur mit wenigen Arten wie Weißer Gänsefuß (*Chenopodium album*), Mäusegerste (*Hordeum murinum*) und Schwarznessel (*Ballota nigra*) entwickelt.

Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen mit geringem Grünflächenanteil

Unter dieser Kategorie wurden alle Kleingebäude wie Kioske, Imbisse und U-Bahn-Aufgänge im Untersuchungsgebiet, teilweise mit angrenzenden Außenanlagen, erfasst.

Pflasterstraßen ohne bewachsenen Mittelstreifen ohne Baumbestand

Ein Teil des Parkplatz- und Bushaltestellenbereichs ist gepflastert.

Straßen mit Asphalt- oder Betondecke, ohne bewachsenen Mittelstreifen, ohne regelmäßigem Baumbestand

Den flächenmäßig größten Anteil im Parkplatz- und Bushaltestellenbereich des Hardenbergplatzes stellen asphaltierte Straßen dar.

Parkplätze, teilversiegelt, ohne Baumbestand

Die Parkplätze am Rand der Straßen sind gepflastert.

Teilversiegelter Weg (inkl. Pflaster)

Die gepflasterten Gehwege, Bushaltestellen und sonstigen (gepflasterten) Flächen im Bereich des Bahnhofsvorplatzes wurden in der vorliegenden Erfassung als teilversiegelte Wege erfasst, da der Berliner Kartierschlüssel keinen Code für allgemeine Flächen und Plätze mit Pflasterung aufweist.

Planungsrelevante Pflanzenarten

Planungsrelevante Pflanzenarten (Zielarten des Florenschutzes, Zielarten des Zielartenkonzepts zum Biotopverbund Berlin, Arten der Roten Liste der Farn- und Blütenpflanzen in Berlin, nach Bundesartenschutzverordnung geschützte Arten) wurden nicht erfasst.

Einzelbäume

Im Rahmen der vegetationskundlichen Kartierung wurden ebenfalls die im Plangebiet vorkommenden, nach Baumschutzverordnung Berlin (BaumSchVO) geschützten Bäume mit Standort, Baumart, Stammumfang, Kronendurchmesser und Zustand erfasst. Die Erfassungen erfolgten im Rahmen von zwei Begehungen im Mai und im Juli 2022.

In der folgenden Tabelle sind die im Untersuchungsgebiet erfassten Bäume gelistet:

Geschützte Bäume im Bestand

Nr. HB	Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Stammumfang [cm]	Kronendurchmesser [m]	Zustand
1	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	118	11,5	0
2	Robinie	<i>Robinia pseudoacacia</i>	142	9	0
3	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	131	10	0
4	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	81	7	1
5	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	155	14	0
6	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	154	12	2
7	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	95	8	1
8	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	141	9,5	0
9	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	86	7	1
	<i>gefällt</i>				
11	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	128	12	0
12	Trauben-Eiche	<i>Quercus petraea</i>	110	8,5	0
13	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	140	10,5	0
14	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	108	5	2
15	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	140	11	1
16	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	80	6,5	0
17	Robinie	<i>Robinia pseudoacacia</i>	170	9	0
	<i>gefällt</i>				
19	Robinie	<i>Robinia pseudoacacia</i>	198	13,5	1
20	Japanischer Perlschnurbaum	<i>Sophora japonica</i>	141	10	1
21	Ahornblättrige Platane	<i>Platanus acerifolia</i>	132	13,5	0
22	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	160	9	1
23	Birken-Pappel	<i>Populus Hybride</i>	151	10	1
24	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	170	15	1
25	Birken-Pappel	<i>Populus Hybride</i>	146	9,5	1
26	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	87	7	0
27	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	196	7	2
28	Robinie	<i>Robinia pseudoacacia</i>	138	8	1
29	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	85	6,5	0
30	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	156	11	0
31	<i>gefällt</i>				
32	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	90	5,5	0

Nr. HB	Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	Stammumfang [cm]	Kronendurchmesser [m]	Zustand
33	Japanischer Perlschnurbaum	<i>Sophora japonica</i>	176	14	1
34	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	110	7,5	1
35	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	263	12	2
36	Amerikanische Gleditschie	<i>Gleditsia triacanthos</i>	120	9,5	0
37	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	86	5,5	0
38	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	80	6	0
39	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	80	6	0
40	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	80	5	1
41	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	91	6	0
42	Stiel-Eiche	<i>Quercus robur</i>	180	11	1

Nr.: Nummerierung nach vegetationskundlicher Kartierung (Ökoplan 12/2022)

Zustand: Schadstufe entsprechend Anlage 2 Baumschutzverordnung Berlin: 0 = gesund bis leicht geschädigt, 1 = geschädigt, 2 = stark geschädigt, 3 = sehr stark geschädigt, 4 = absterbend bis tot

Es wurden insgesamt 39 Bäume als geschützt, gemäß Baumschutzverordnung Berlin, erfasst. Die Spanne der Stammumfänge beträgt 80 cm bis 263 cm. Die häufigste erfasste Baumart ist die Stiel-Eiche, daneben sind Gleditschien und Robinien häufiger anzutreffen. Weiterhin wurden zwei Birken-Pappeln, eine Ahornblättrige Platane, eine Trauben-Eiche und zwei exotische Bäume (Japanischer Perlschnurbaum) erfasst. Die 20 Bäume sind gesund bis leicht geschädigt (Schadstufe 0), geschädigt sind 15 Bäume (Stufe 1), vier Bäume sind stark geschädigt (Stufe 2).

II.1.1.1.2 Tiere

Der in weiten Teilen naturferne Charakter des Plangebiets sowie der geringe Vernetzungsgrad mit Komplementärbiotopen lässt auf eine arten- und individuenarme Fauna schließen. Die ohnehin sehr eingeschränkten Lebensräume sind zusätzlich Beeinträchtigungen durch Emissionen (Autoabgase, Lärm, Staub, nächtliche Beleuchtung, Versalzung des Bodens) ausgesetzt. Allein der geringe Bestand an Bäumen bewirkt eine gewisse Strukturvielfalt und bietet Lebensraum für Tiere.

Insbesondere zur Klärung der Frage, ob bei Durchführung der Planung Verstöße gegen das besondere Artenschutzrecht (§ 44 BNatSchG) zu erwarten sind, wurden die Artengruppen Vögel, Fledermäuse und altholzbewohnende Käfer im Plangebiet und angrenzenden Bereichen systematisch erfasst (Ökoplan 12/2022).

Vögel

Im Bereich des Bahnhofgebäudes fanden während der Kartierzeit im Jahre 2019 größere Umbaumaßnahmen statt.

Insgesamt ist der Hardenbergplatz sehr arten- und individuenarm. Unmittelbar auf dem Platz brüten lediglich mit einzelnen Vorkommen Haussperling, Star und Nebelkrähe. Als Nahrungsgast nachgewiesene Straßentauben brüten wahrscheinlich im Bereich des Bahnhofgebäudes. Weitere, vor allem Gehölze bewohnende Arten wie Amsel, Gelbspötter, Mönchsgrasmücke und Blaumeise

weisen ihren Reviermittelpunkt und ihren wahrscheinlichen Brutstandort außerhalb des Plangebiets im Bereich des Zoologischen Gartens auf. Keine der erfassten Arten ist streng geschützt oder eine Art des Anhangs I der EU-Vogelschutz-Richtlinie.

Folgende Vogelarten wurden nachgewiesen:

Vogel-Vorkommen im Bestand

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	RL D	RL BE	Bn	Bv	Bz	Ng	Dz
Amsel	<i>Turdus merula</i>	-	-		1			
Blaumeise	<i>Parus caeruleus</i>	-	-		1			
Gelbspötter	<i>Hippolais icterina</i>	-	-		1			
Hausperling	<i>Passer domesticus</i>	-	-	9	1		64	
Mönchsgrasmücke	<i>Sylvia atricapilla</i>	-	-		1			
Nachtigall	<i>Luscinia megarhynchos</i>	-	-		1			
Nebelkrähe	<i>Corvus cornix</i>	-	-	1	1			
Star	<i>Sturnus vulgaris</i>	3	-		1			
Stieglitz	<i>Carduelis carduelis</i>	-	-		1			
Straßentaube	<i>Columba livia forma domestica</i>	-	-				30	

RL D: Rote Liste Deutschland (Ryslavý et al. 2020)

RL BE: Rote Liste Berlin (Witt & Steiof 2013)

Gefährdungsstatus: 0 = ausgestorben, 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V = Arten der Vorwarnliste, R = durch extreme Seltenheit gefährdet, - = ungefährdet

Status: Bn = Brutnachweis, Bv = Brutverdacht, Bz = Brutzeitfeststellung, Ng = Nahrungsgast, Dz = Durchzügler

Die einzige wertgebende Art im Plangebiet ist der Star. Als wertgebend gelten Arten, die in den Roten Listen von Berlin und/oder Deutschland aufgeführt werden und/oder die streng geschützt und/oder Arten des Anhangs I der EU-Vogelschutz-Richtlinie sind.

Star

Der Star (*Sturnus vulgaris*) bevorzugt Grünland zur Nahrungssuche mit benachbarten Brutmöglichkeiten in Höhlen alter Bäume. Nahrungs- und Brutgebiet können aber auch weit auseinanderliegen. Besiedelt werden Feldgehölze, Randlagen von Wäldern und Forsten, Alleen an Feld- und Grünlandflächen. Besiedelt werden ebenfalls alle Stadthabitate bis zu baumarmen Stadtzentren und Neubaugebieten. Vom Star wurde ein Brutverdacht im Bereich der Straßenbäume des Hardenbergplatzes erbracht.

Fledermäuse

Im Rahmen der Erfassungen im Jahr 2019 wurden im Untersuchungsgebiet mit der Rauhauffledermaus und der Zwergfledermaus zwei der 18 in Berlin/Brandenburg vorkommenden Fledermausarten nachgewiesen. Es konnte lediglich eine Nutzung als Jagdgebiet in den Randbereichen im Übergang zum Zoologischen Garten nachgewiesen werden. Der Hardenbergplatz selbst hat nur

eine geringe Bedeutung für die Fledermausfauna. Alle Fledermausarten sind Arten des Anhangs IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und somit nach europäischem Recht streng geschützt und wertgebend.

In der folgenden Tabelle sind die nachgewiesenen Arten aufgeführt:

Fledermaus- Vorkommen im Bestand

Deutscher Name	Wissenschaftlicher Name	RL D	RL BE
Rauhautfledermaus	<i>Pipistrellus nathusii</i>	-	3
Zwergfledermaus	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	-	3

RL D: Rote Liste der Säugetiere Deutschlands (Meinig et al. 2020)

RL BE: Rote Liste der Säugetiere Berlins (Klawitter et al. 2005)

Gefährdungskategorien: 1 = vom Aussterben bedroht, 2 = stark gefährdet, 3 = gefährdet, V = Arten der Vorwarnliste, R = extrem selten, G = Gefährdung unbekanntes Ausmaßes, D = Daten unzureichend, - = ungefährdet

Rauhautfledermaus

Die Rauhautfledermaus (*Pipistrellus nathusii*) kommt in Laub- und Kiefernwäldern vor, bevorzugt aber Auwaldgebiete und strukturreiche Landschaften mit einem hohen Wald- und Gewässeranteil. Sie jagt entlang von Waldrändern, über Wegen, in Schneisen, über Gewässern und Feuchtgebieten von Wäldern, die sich in einem Radius von 6 bis 7 km um die Quartiere befinden.

Als Sommerquartiere werden Baumhöhlen, Baumspalten, Fledermauskästen und Holzverkleidungen an Gebäuden bevorzugt. Als saisonaler Weitstreckenwanderer liegen die Überwinterungsgebiete der Art vor allem in Südwestdeutschland.

Die Rauhautfledermaus wurde während der Begehungen jagend mit einem Kontakt festgestellt. Im Rahmen der Erfassungen wurden im Untersuchungsgebiet keine Sommer-, Balz- oder Zwischenquartiere sowie keine Flugrouten der Art festgestellt.

Zwergfledermaus

Die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*) jagt in Gärten, Parkanlagen, offener Landschaft und im Wald. Sie ist auf Leitlinien (Hecken, Waldränder, Alleebäume), an denen sie sich orientieren kann, angewiesen. Jagdgebiete der Zwergfledermaus sind maximal 2 km von den Quartieren entfernt.

Die Zwergfledermaus nutzt besonders gern kleine Ritzen und Spalten in und an Häusern. So finden sich Quartiere der Art z. B. unter Flachdächern, in Rollladenkästen, hinter Hausverkleidungen und in Zwischendecken.

Die Zwergfledermaus stellt in Deutschland die am häufigsten nachgewiesene Fledermausart dar. Die Flexibilität bei der Wahl der Jagdgebiete, das große nutzbare Nahrungsspektrum und die Anpassungsfähigkeit bei der Quartierwahl machen sie ökologisch sehr konkurrenzfähig und erfolgreich.

Die Art wurde während der Begehungen mit fünf Kontakten nachgewiesen. Sie nutzt vor allem das westliche Randgebiet des Zoogeländes und die Baumreihe am Busbahnhof als Jagdgebiet. Im Rahmen der Erfassungen wurden im Untersuchungsgebiet keine Sommer-, Balz- oder Zwischenquartiere sowie keine Flugrouten der Art festgestellt.

Altholzbewohnende Käfer

Für artenschutzrechtlich relevante totholz- und altholzbewohnende Käfer (Eremit *Osmoderma eremita* und Heldbock *Cerambyx cerdo*) waren in dem untersuchten Baumbestand keine geeigneten Habitatbäume vorhanden, bzw. es wurden keine Hinweise auf ein Vorkommen dieser Käferarten in den Altbäumen gefunden.

II.1.1.1.3 Biotopverbund und biologische Vielfalt

Die das Plangebiet begrenzenden Straßen und das S-Bahnviadukt wirken als Barrieren für einen Austausch von Individuen in Richtung Süden und Westen. In Richtung Norden und Osten besteht über den Zoologischen Garten und den Schleusenweg eine gute Anbindung an den Tiergarten und den Landwehrkanal als übergeordnete Biotopverbindungen.

II.1.1.2 Fläche

Das Plangebiet liegt in der zentralen Innenstadt von Berlin und wird seit langer Zeit vollständig als Siedlungsfläche genutzt. Der Hardenbergplatz mit dem Vorplatz des Bahnhofs Zoologischer Garten und die Hardenbergstraße sind den Verkehrsflächen zuzuordnen.

II.1.1.3 Boden/Altlasten

II.1.1.3.1 Topographie und Böden

Das Plangebiet liegt im Warschau-Berliner Urstromtal. Es ist mit Geländehöhen überwiegend zwischen ca. 33,6 und 34,0 m über Normalhöhennull (ü. NHN) weitgehend eben.

Der Unterboden besteht vor allem aus Talsanden. Wie fast überall im Berliner Stadtgebiet werden die natürlichen oberen Bodenhorizonte weitgehend von anthropogenen Auffüllungen überdeckt. Nach der Karte Bodengesellschaften (Umweltatlas 2010) liegen im Plangebiet Lockersyroseme, Regosole und Pararendzinen vor. Diese anthropogenen Bodengesellschaften sind durch Aufschüttungen von Sand, Bau- und Trümmerschutt entstanden. Die Bodenarten haben ein geringes Rückhaltevermögen für Wasser. Dies führt zu guten Bedingungen für die Grundwasserneubildung, aber auch zu schnellen Einträgen von Schadstoffen in das Grundwasser.

Die Leistungsfähigkeit der Böden (Umweltatlas) ist in Bezug auf die natürlichen Bodenfunktionen und die Archivfunktion als gering bewertet.

II.1.1.3.2 Versiegelung

Nach Auswertung der Biotoptypenkartierung ist das Plangebiet weitgehend mit Verkehrsanlagen und einzelnen Gebäuden überbaut. Die Versiegelungsrate liegt bei ca. 90 %. Zusätzlich sind größere Teile des Plangebiets durch die Anlagen der U-Bahn unterbaut.

In den versiegelten Bereichen können die Böden ihre ökologische Funktion (Filter-, Puffer- und Transformatorfunktion, Lebensraum, Ertrags- und Archivfunktion) nicht mehr oder nur noch sehr eingeschränkt erfüllen.

Versiegelung im Bestand

Bezeichnung	Anteil	Fläche [m ²]	Versiegelungs- grad	effektive Versiegelung [m ²]
Vegetationsflächen und vegetationsfreie Böden	0,3 %	78	0 %	0
Gebäude	2,5 %	651	100 %	651
Pflasterstraßen mit Fugenverguss	11,3 %	2.978	100 %	2.978
Straßen mit Asphalt- oder Betondecke	31,1 %	8.154	100 %	8.154
Parkplätze mit Großsteinpflaster	14,2 %	3.736	70 %	2.615
Wege mit Plattenbelag und Mosaikpflaster	40,6 %	10.643	90 %	9.579
Geltungsbereich		26.240	91 %	23.977

II.1.1.3.3 Bodenbelastungen und Kampfmittel

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist nicht im Berliner Bodenbelastungskataster (BBK) verzeichnet. Hinweise auf Altlasten liegen nicht vor. In den anthropogenen Auffüllungen sind diffuse Belastungen zu erwarten.

Belastungen des Bodens mit Kampfmitteln sind nicht bekannt, Untersuchungen hierzu liegen nicht vor. In Folge der Luftangriffe und Bodenkämpfe während des 2. Weltkriegs können jedoch grundsätzlich Kampfmittel vorhanden sein, welche bislang nicht beräumt wurden.

II.1.1.4 Wasser**II.1.1.4.1 Gewässer***Oberflächengewässer*

Im Geltungsbereich selbst befinden sich keine Oberflächengewässer. Das Plangebiet gehört zum Einzugsgebiet des nördlich des Plangebiets verlaufenden Landwehrkanals.

Grundwasser

Das Grundwasser fließt laut Grundwassergleichenkarte (Umweltatlas 2017) in Richtung Norden zum Landwehrkanal. Der Hauptgrundwasserleiter liegt bei ca. 31 m ü. NHN. Der zu erwartende mittlere höchste Grundwasserstand (zeMHGW) liegt laut Umweltatlas zwischen 31,7 und 31,8 m ü. NHN und damit 1,8 - 2,3 m unter Geländeoberkante (GOK). Der geringe Grundwasserflurabstand lässt erwarten, dass vor allem größere Gehölze ihren Wasserbedarf auch aus dem Grundwasser decken. Insgesamt besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Absenkungen aber auch gegenüber Anhebungen des Grundwasserspiegels.

Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers resultiert vorrangig aus dem geologischen Aufbau der Deckschichten (Pufferfähigkeit und Durchlässigkeit), ihrer Mächtigkeiten (Flurabstand

des Grundwassers) und der daraus resultierenden Verweilzeit des Sickerwassers in der ungesättigten Zone. Sie ist laut der Karte "Verweilzeit des Sickerwassers in der ungesättigten Zone" (Umweltatlas 2004) für den nordöstlichen Bereich nördlich der Hertzallee und den Hardenbergplatz als hoch einzustufen. Für den nordwestlichen Bereich nördlich der Hertzallee sowie den Block südlich der Hertzallee ist eine mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers dargestellt.

Grundwasserverunreinigungen in Folge von Altlasten sind bislang nicht bekannt. Durch die anthropogenen Auffüllungen und ist jedoch grundsätzlich von einem erhöhten Risiko für Schadstoffeinträge ins Grundwasser auszugehen.

II.1.1.4.2 Wasserbilanz

Bei einem naturnahen Wasserhaushalt wäre von einer Verdunstung von ca. 70 % des Niederschlags auszugehen, das restliche Wasser versickert. Ein Oberflächenabfluss fände, mit Ausnahme von Flächen in Gewässernähe, praktisch nicht statt.

Da das Plangebiet hochgradig versiegelt ist, ist der Wasserhaushalt gestört. Der Niederschlag wird nur zu einem kleinen Teil durch Boden und Vegetation zurückgehalten und verdunstet. Auf den Straßen- und sonstigen versiegelten Flächen anfallendes Wasser wird größtenteils aufgefangen und in den Landwehrkanal geleitet (s. u.). Eine Grundwasserneubildung findet hier kaum statt.

II.1.1.4.3 Hochwasser und Starkregen

Eine Hochwassergefährdung des Gebiets besteht nicht.

Laut Starkregenhinweiskarte (Geoportal Berlin) liegt der Hardenbergplatz in einer Senke. Damit besteht grundsätzlich eine erhöhte Gefahr, dass das Gebiet bei Starkregen durch unkontrollierte Oberflächenabflüssen aus dem Umfeld oder einen Überstau der Kanalisation überschwemmt bzw. überflutet wird. Grundsätzlich birgt der hohe Anteil von abgeleitetem Wasser weiterhin die Gefahr, dass es bei Starkregenereignissen durch eine Überlastung der Kanalisation zu lokalen Überschwemmungen an anderen Orten kommt.

II.1.1.4.4 Abwasserentsorgung

Die versiegelten Flächen im Plangebiet sind weitgehend über Regenwasserleitungen an den Wilmsdorfer Notauslass, einen großen Regenwasserkanal, der weite Teile der City West entwässert, angeschlossen. Dieser entwässert in Höhe Müller-Breslau-Straße in den Landwehrkanal. Die kleinen Gebäude auf der Platzfläche, der Bahnhofsvorplatz und die Hardenbergstraße sind an die Mischwasserkanalisation angeschlossen.

Gewässerbelastungen durch im Plangebiet anfallendes Schmutzwasser sind in der Regel nicht zu erwarten, da diese einer geordneten Reinigung zugeführt werden. Bei Starkregen kann jedoch die Mischwasserkanalisation die anfallenden Wassermengen nicht mehr aufnehmen. In diesen mehrmals jährlich auftretenden Fällen wird über den Notauslasskanal ungeklärtes Abwasser direkt in den Landwehrkanal geleitet, was dort zu einer massiven Beeinträchtigung der Wasserqualität führt.

II.1.1.5 Luft

Zur Belastung der Luft mit Schadstoffen siehe Kap. B.II.1.1.8.1.

II.1.1.6 Klima

II.1.1.6.1 Mikroklima

Nach den Analysekarten des Klimamodells Berlin (Geoportal Berlin, 2015) ist das Plangebiet als Siedlungsraum mit einem schwachen Wärmeinseleffekt einzustufen. Das Plangebiet profitiert dabei von Kaltlufteinwirkungen aus dem nördlichen Umfeld (Zoologischer Garten, Großer Tiergarten, Landwehrkanal). Kaltluftleitbahnen, Gebiete mit flächenhaftem Kaltluftabfluss oder großräumige Luffleit- und Ventilationsbahnen bestehen im Untersuchungsraum nicht.

II.1.1.6.2 Treibhausgase

Der Ausstoß von Treibhausgasen durch den Kfz-Verkehr auf dem Hardenbergplatz trägt grundsätzlich zur anthropogenen Klimaveränderung bei. Anlagen, die im besonderen Maße klimaschädliche Gase emittieren, bestehen jedoch nicht. Durch den gesetzlichen CO₂-Flottenzielwert für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird der Ausstoß von Treibhausgasen begrenzt.

II.1.1.7 Landschaft

Das Landschaftsbild ist nach dem Bundesnaturschutzgesetz grundsätzlich durch die Kriterien Schönheit, Eigenart und Vielfalt erfassbar, die die jeweilige Charakteristik des Landschafts- und Stadtbildes prägen. Das Landschaftsbild beruht damit auch auf einer schwer zu operationalisierenden, sinnlichen Erfahrung.

Der Hardenbergplatz besitzt durch seine Lage zwischen dem denkmalgeschützten und ortsbildprägenden Bahnhof Zoologischer Garten und dem Zoologischen Garten mit dem Eingang "Löwentor" ein hohes Potenzial zur Prägung und Bereicherung des Orts- und Landschaftsbilds. Die massive Prägung der Fläche durch verkehrliche Nutzungen (Bushaltestellen, Kfz- und Busparkplätze, Zugänge zur U-Bahn) stören die Wahrnehmbarkeit des Platzes jedoch erheblich. Ein einheitliche, in Korrespondenz zum Umfeld stehende Gestaltung ist allenfalls in Ansätzen erkennbar.

II.1.1.8 Mensch, Gesundheit des Menschen und der Bevölkerung

Der Zustand von Natur und Umwelt hat vielfältige Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit. Nachfolgend werden die Aspekte des Immissionsschutzes und der freiraumbezogenen Erholung betrachtet. Weitere, die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen betreffende Umweltaspekte, sind der Schutz vor Bodenverunreinigungen (s. Kap. B.II.1.1.2.4), der Schutz vor Überschwemmungen (s. Kap. B.II.1.1.3.3) und das Mikroklima (s. Kap. B.II.1.1.5.1), auf die hiermit verwiesen wird.

II.1.1.8.1 Immissionsschutz

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen, d. h. erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Luftverunreinigungen (Luftschadstoffe und Gerüche), Geräusche (Lärm), Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen (elektromagnetische Felder) und ähnliche Umwelteinwirkungen zu schützen.

Obwohl Verkehrsflächen im Sinne des Immissionsschutzrechts im Regelfall keine vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützenden Nutzungen darstellen, da sie nicht dem (dauerhaften) Aufenthalt dienen, ist der Immissionsschutz gleichwohl Gegenstand der Umweltprüfung, da - insbesondere nach seiner geplanten Neugestaltung - der Hardenbergplatz auch (in begrenztem Umfang) Aufenthaltsfunktionen erfüllen soll.

Im Hinblick auf die bestehenden Immissionen im Plangebiet und die Ziele der Planung wurde festgelegt, den Umfang der Umweltprüfung auf die Immissionen Geräusche (Lärm) und Luftschadstoffe zu begrenzen. Im Hinblick auf Gerüche, Erschütterungen, elektromagnetische Felder, Licht, Wärme und sonstige Umwelteinwirkungen sind angesichts der zur Festsetzung vorgesehenen Nutzung zum aktuellen Planungsstand keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen wären.

Im Plangebiet und seiner Umgebung liegen keine Betriebsbereiche im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG.

Lärm

Nach der städtebaulichen Bestandserfassung (s. Kap. A.II.1.2) bestehen im Plangebiet Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr auf der Hardenbergstraße und dem Hardenbergplatz sowie durch den Schienenverkehr auf der Stadtbahntrasse und im Bahnhof Zoologischer Garten (Fern-, Regional- und S-Bahn). Weitere Lärmquellen wie Fluglärm oder Freizeidlärm sind nach gegenwärtigem Kenntnisstand für die Umweltprüfung nicht relevant.

Nach den strategischen Lärmkarten (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 12/2022) ist das Plangebiet hochgradig lärmbelastet. Die strategische Lärmkarte des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (L_{DEN}) stellt für die Hardenbergstraße eine Verkehrslärmbelastung von 70 - 75 dB(A), in Straßenmitte von > 75 dB(A) dar. Für den Hardenbergplatz wurden mittig Pegel von 70 - 75 dB(A) und für die Platzränder Pegel von 65 - 70 dB(A) berechnet. Die strategische Lärmkarte des Nacht-Lärmindex (L_N) stellt für die Hardenbergstraße eine Verkehrslärmbelastung von > 70 dB(A) dar. Für den Hardenbergplatz wurden mittig Pegel von 65 - 70 dB(A) und für die Platzränder Pegel von 60 - 65 dB(A) berechnet. Die ermittelten Werte sind nur bedingt mit den Beurteilungspegeln vergleichbar, die auf Grundlage anderer Berechnungsverfahren, z. B. nach der DIN 18005 berechnet wurden. Für eine orientierende Beurteilung sind sie jedoch geeignet.

Für den Schutz von Verkehrsflächen vor Lärm bestehen weder gesetzliche Grenz- oder Richtwerte noch Orientierungswerte nach der DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau, Grundlagen". Neben der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags) wird daher, in Anlehnung an die Empfehlungen für schutzbedürftige Bereiche im Freien des Berliner Leitfadens "Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung" (SenSW und SenUVK, 9/2021), ein äquivalenter Dauerschallpegel von 62 dB(A) der Bewertung zu Grunde gelegt. Er markiert die Schwelle, bis zu der eine ungestörten Kommunikation über kurze Distanzen (übliches Gespräch zwischen zwei Personen) mit normaler,

allenfalls leicht angehobener Sprechlautstärke noch möglich ist. Daraus ergibt sich, dass Hardenbergstraße und Hardenbergplatz in weiten Teilen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, die die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten. Eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen ist im Plangebiet nicht möglich.

Die an das Plangebiet angrenzenden Nutzungen sind hohen, über den Orientierungswerten der DIN 18005 liegenden, Lärmbelastungen ausgesetzt. Besonders schutzbedürftige Wohnnutzungen bestehen jedoch nicht.

Luftschadstoffe

Nach der Karte "Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum 2015" (Geoportal Berlin, 2015) wird die Belastung der Hardenbergstraße durch Feinstaub (PM_{2,5} und PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) als erhöht belastet (Indexwert 1,61) eingestuft. Das berechnete Jahresmittel liegt in Bezug auf Feinstaub bei 23 µg/m³ (PM₁₀) bzw. 15 µg/m³ (PM_{2,5}) und in Bezug auf NO₂ bei ca. 42 µg/m³.

Für den Hardenbergplatz ist eine mäßige bis geringe Belastung (Indexwert ≤ 1,21) erfasst. Die konkrete Belastung im Jahresmittel ist wie folgt berechnet worden: 21 µg/m³ Feinstaub PM₁₀, 14 µg/m³ Feinstaub PM_{2,5} und 30 µg/m³ NO₂.

Gemäß Trendrechnung (2015 und 2020) liegt die prognostizierte Feinstaubbelastung auf dem Hardenbergplatz im geringen Bereich und für die Hardenbergstraße im mäßigen Bereich. In Bezug auf die Belastung durch Stickstoffdioxid (NO₂) wird durch Trendrechnung eine geringe Belastung ermittelt.

Gewerbebetriebe, die in relevanter Weise zu einer Belastung mit Luftschadstoffen beitragen, liegen nicht vor.

Zur Beurteilung dieser Werte wird die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) herangezogen. Die für das Plangebiet relevanten Immissionsgrenzwerte sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Für die Umweltprüfung relevante Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV

Luftschadstoff	Zeitraum	Immissionsgrenzwert [µg/m ³ Luft]	Anzahl der zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr
NO ₂	Stundenmittelwert	200	18
	Jahresmittelwert	40	
PM ₁₀	Tagesmittelwert	50	35*
	Jahresmittelwert	40	
PM _{2,5}	Jahresmittelwert	25	

* Bei Einhaltung eines Jahresmittelwerts von 30 µg/m³ kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass auch der Tagesmittelwert an nicht mehr als 35 Tagen überschritten wird.

Danach liegt für den Luftschadstoff NO₂ eine geringfügige Überschreitung des Immissionsgrenzwerts (Jahresmittelwert) im Bereich Hardenbergstraße vor. Der Stundenmittelwert wird vermutlich

an mehr als 18 Tagen im Jahr überschritten. Auf dem Hardenbergplatz werden nach den vorliegenden Berechnungen die Immissionsgrenzwerte eingehalten.

II.1.1.8.2 Erholung und Freiraumnutzung

Der Hardenbergplatz erfüllt heute vielfältige verkehrliche Funktionen und ist daher für Erholungszwecke kaum nutzbar. Die wenigen Bereiche ohne unmittelbare Verkehrsfunktion am östlichen und nördlichen Rand wirken aufgrund ihrer Gestaltung weitgehend wie Durchgangsbereiche. Der Platz ist vollständig als öffentliche Straße gewidmet, öffentliche Grünanlagen bestehen nicht.

Nach Norden bindet die öffentliche Grünanlage "Zoo-Verbindungsweg" (sog. Schleusenweg) an das Plangebiet an. Über sie lassen sich der Große Tiergarten, die Schleuseninsel und die Grünanlagen entlang des Landwehrkanals erreichen. Der Zoologische Garten ist ebenfalls als öffentliche Grünanlage gewidmet, aber nur gegen Eintritt zugänglich.

Im Plangebiet bestehen keine Wohnnutzungen oder Arbeitsstätten, daher sind im Hinblick auf die freiraumbezogene Erholung aus dem Plangebiet selbst keine Bedarfe zu berücksichtigen. Gemäß Landschaftsprogramm - Programmkarte Erholung und Freiraumnutzung - grenzen jedoch Wohnquartiere der Dringlichkeitsstufe 1 zur Verbesserung der Freiraumversorgung südlich an das Plangebiet.

II.1.1.9 Kultur- und sonstige Sachgüter

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich Teile des Denkmalbereichs "Fern-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten" und der Gesamtanlage "Stammstrecke, U-Bahnlinie 1 und 2 (von Warschauer Straße bis Ruhleben)". Angrenzend an das Plangebiet stehen weiterhin der Zoologische Garten, das Huthmacher-Haus und das Stadtbahnviadukt unter Denkmalschutz. Nähere Angaben finden sich in Kap. A.II.1.6 der Begründung.

Weitere schützenswerte Kulturgüter und sonstige Sachgüter bestehen im Untersuchungsbereich nicht.

II.1.1.10 Nutzung erneuerbarer Energien

Durch die baulichen Anlagen im Plangebiet werden weder erneuerbare Energien genutzt noch erzeugt.

II.1.1.11 Abfälle

Im Plangebiet fallen Siedlungsabfälle in geringem Umfang an. Ihre sach- und fachgerechte Entsorgung wird über die bestehenden Abfallsammelsysteme gewährleistet.

II.1.2 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung

Für den Hardenbergplatz und die Hardenbergstraße würde der künftige Umweltzustand ohne diesen Bebauungsplan voraussichtlich weitgehend dem bisherigen Umweltzustand entsprechen. Eine grundsätzliche Nutzungsänderung ist angesichts der hohen Verkehrsbedeutung der Flächen nicht

zu erwarten. Das im Baunutzungsplan für den südlichen Teil des Hardenbergplatzes festgesetzte Kerngebiet ist absehbar nicht umsetzbar (s. Kap. A.II.2.7).

II.1.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung

II.1.3.1 Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Da der Bebauungsplan für das Plangebiet, wie im Bestand, Verkehrsflächen festsetzt bzw. bestehende Bahnanlagen nachrichtlich übernimmt, bereitet er planungsrechtlich keine Veränderung der Lebensräume von Pflanzen und Tieren vor. Die Lebensraumeignung wird weiterhin gering sein.

Im Rahmen der Neugestaltung des Platzes werden vermutlich diverse Bäume gefällt werden müssen, da sich die Neuordnung des Platzes mit Einordnung der Straßenbahn absehbar nicht ohne Baumverluste umsetzen lässt. Ein Erhalt des Baumbestandes im Rahmen des Möglichen soll jedoch Planungsvorgabe sein. Zudem sollen im Rahmen der Neugestaltung neue Bäume gepflanzt werden (s. Kap. B.II.2.1.1.2).

Die bei Neugestaltung des Platzes ggf. eintretenden Habitatverluste von geschützten Tierarten wurden im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrags zum Bebauungsplan (Ökoplan, 07.10.2022) untersucht. Relevant sind hier die im Baumbestand nachgewiesenermaßen vorhandenen Brutstätten von Vögeln und die potenziell vorhandenen Quartiere von Fledermäusen. Inwieweit die relevanten Bäume gefällt werden müssen, kann auf Ebene des Bebauungsplans nicht prognostiziert werden. Als generelle Schutzmaßnahmen werden im Artenschutzfachbeitrag ein möglichst weitgehender Erhalt des (Alt-)Baumbestandes, eine Bauzeitenregelung und die Kontrolle von zu fallenden Bäumen durch einen Sachverständigen benannt. Durch diese Maßnahmen wird die Gefahr einer Tötung von Fledermäusen und Vögeln weitgehend ausgeschlossen. Sollten dauerhaft geschützte Lebensstätten beseitigt werden müssen, so sind als Ersatz künstliche Nisthilfen anzubringen (s. Kap. B.II.2.3).

Auch bei Umsetzung der Planung wird die biologische Vielfalt im Plangebiet und die Bedeutung für den Biotopverbund gering bleiben.

II.1.3.2 Fläche

Bei Umsetzung der Planung werden die Flächen im Geltungsbereich weiter als Verkehrsflächen genutzt werden. Neue Siedlungsflächen werden durch die Planung nicht in Anspruch genommen. Für das Schutzgut ergeben sich keine Veränderungen.

II.1.3.3 Boden/Altlasten

II.1.3.3.1 Topographie und Böden

Da das Plangebiet weitgehend eben ist, besteht kein Erfordernis, in größerem Umfang in die Topographie einzugreifen; Aufschüttungen oder Abgrabungen von Böden zur Geländemodellierung sind voraussichtlich nicht erforderlich.

II.1.3.3.2 Versiegelung

Da der Bebauungsplan die bestehende Nutzung des Plangebiets planungsrechtlich sichert und bestehende Bahnanlagen nachrichtlich übernimmt, bereitet er planungsrechtlich keine Veränderung des Versiegelungsumfangs vor.

Im Rahmen der Neugestaltung des Hardenbergplatzes soll durch Herstellung neuer Vegetationsflächen die Bodenversiegelung so weit reduziert werden, wie dies unter Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen möglich ist.

II.1.3.3.3 Bodenbelastungen und Kampfmittel

Weite Teile des Plangebiets werden weiterhin durch Straßen und Wegeflächen versiegelt bleiben. In diesen Bereichen wird ein direkter Kontakt des Menschen mit dem Boden verhindert und Gefahren für die menschliche Gesundheit somit ausgeschlossen. Bereiche, die künftig als unversiegelte Flächen (Vegetationsflächen, Versickerungsanlagen) verbleiben sollen, müssen im Rahmen der Bauausführung im Einzelfall auf die Eignung für die angestrebte Nutzung geprüft werden. Es kann ein Bodenaustausch oder die Überdeckung mit unbelastetem Boden erforderlich werden.

Unabhängig von Baumaßnahmen durchzuführende Sanierungsmaßnahmen sind nach vorliegendem Kenntnisstand nicht erforderlich.

Da das Vorliegen von Kampfmitteln nicht ausgeschlossen werden kann, kann im Vorfeld von Bauarbeiten im Untergrund, wie z. B. für Regenwasser-Rigolensysteme, eine diesbezügliche Suche erforderlich werden.

II.1.3.4 Wasser

II.1.3.4.1 Gewässer

Beeinflussungen des Grundwasserleiters sind nicht zu erwarten. Durch die geplante lokale Bewirtschaftung des Regenwassers wird die Grundwasserneubildung gestärkt.

Durch die planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Nutzung ist nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht mit Belastungen des Grundwassers durch die Verlagerung von Bodenverunreinigungen zu rechnen. Ggf. sind Vorgaben, z. B. zur Vermeidung zusätzlicher Sickerwässer oder Beseitigung von Bodenverunreinigungen - insbesondere bei der Herstellung von Versickerungsanlagen -, festzulegen.

Wenn der Hardenbergplatz von der Kanalisation abgekoppelt wird, wird der Eintrag von diffus belastetem Regenwasser über den Wilmersdorfer Notauslass reduziert.

II.1.3.4.2 Wasserbilanz

Da der Bebauungsplan für das Plangebiet wie im Bestand Verkehrsflächen festsetzt bzw. bestehende Bahnanlagen nachrichtlich übernimmt, bereitet er planungsrechtlich keine Veränderung der Abflussbildung und des Wasserhaushalts vor. Wegen der vermutlich weiterhin hohen Flächenversiegelung wird auch bei Neugestaltung der Wasserhaushalt erheblich beeinträchtigt bleiben.

Sollte es - wie zu erwarten - bei der Neugestaltung des Hardenbergplatzes und ggf. auch des Bahnhofsvorplatzes zu einer grundhaften Veränderung der Verkehrsflächen kommen, sind die Einleitbeschränkungen der oberen Wasserbehörde zu beachten. Es ist geplant, das anfallende Niederschlagswasser vollständig auf der Platzfläche zu verdunsten und zu versickern (s. Kap. B.II.2.1.1.1). Damit wird die Abflussbildung wieder natürlichen Verhältnissen angenähert.

Für die Hardenbergstraße ist gegenwärtig keine Abkopplung von der Kanalisation geplant.

II.1.3.4.3 Hochwasser und Starkregen

Die Gefahr von Überschwemmungen bzw. Überflutungen in Folge von Starkregenereignissen sollte bei den weiteren Planungen für den Hardenbergplatz berücksichtigt werden. Da durch den Bebauungsplan keine schutzbedürftigen Nutzungen zugelassen werden, wurden auf Ebene des Bebauungsplans keine konkreten Maßnahmen untersucht.

II.1.3.5 Luft

Zur Belastung der Luft mit Schadstoffen siehe Kap. B.II.1.3.8.1.

II.1.3.6 Klima

II.1.3.6.1 Mikroklima

Da der Bebauungsplan für das Plangebiet wie im Bestand Verkehrsflächen festsetzt bzw. bestehende Bahnanlage nachrichtlich übernimmt, bereitet er planungsrechtlich keine Veränderung der mikroklimatischen Situation vor. Die Freihaltung des Platzes von Bebauung sichert einen Strömungskorridor, der Kaltluft aus dem Bereich Tiergarten/Zoologischer Garten in die südlich angrenzenden, hoch verdichteten Gebiete transportiert.

Die durch die starke Versiegelung und die geringe Verschattung sehr hohe sommerliche Wärmebelastung auf dem Platz kann reduziert werden, wenn im Zuge der Neugestaltung entsprechende Maßnahmen (Baumpflanzungen, Vegetationsflächen, Regenwasserbewirtschaftung) berücksichtigt werden und dadurch Verschattung und Verdunstung verbessert werden.

II.1.3.6.2 Treibhausgase

Bei einer Neugestaltung des Platzes aufgrund der Anbindung an das Straßenbahnnetz und der weiteren erforderlichen Stärkung des Umweltverbundes ist eine Sperrung für den MIV wahrscheinlich. Damit ist von einer zukünftigen Reduzierung der Treibhausgasemissionen auszugehen.

II.1.3.7 Landschaft

Auf Ebene des Bebauungsplans ergeben sich keine Veränderungen in Bezug auf das Landschaftsbild. Aus der Festsetzung des Hardenbergplatzes als "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" lassen sich keine Auswirkungen auf das Stadtbild ableiten. Die für die Neugestaltung des Platzes festgelegten Ziele lassen jedoch vermuten, dass sich bei einer Umgestaltung Verbesserungen für das Schutzgut ergeben könnten.

II.1.3.8 Mensch, Gesundheit des Menschen und der Bevölkerung

II.1.3.8.1 Immissionsschutz

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird keine Änderung der Immissionsbelastung vorbereitet. Die hohe Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen zeigt jedoch, dass zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auch eine Verringerung der Immissionsbelastung, insbesondere der Lärmbelastung angestrebt werden sollte. Eine Reduzierung des MIV kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

II.1.3.8.2 Erholung und Freiraumnutzung

Die Festsetzung des Hardenbergplatzes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" impliziert, dass der freiraumbezogenen Erholung auf dem Platz künftig ein höheres Gewicht beigemessen werden soll. Auch die Ziele für den freiraumplanerischen Wettbewerb sehen eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vor. Dies könnte auch Versorgungssituation mit Freiräumen für die Bevölkerung in den angrenzenden Wohnquartieren verbessern.

II.1.3.9 Kultur- und sonstige Sachgüter

Die Vielzahl an historisch bedeutsamen Gebäuden im Untersuchungsgebiet erfordert einen behutsamen Umgang mit der Bestandssituation. Durch bestandsorientierte Festsetzungen des Bebauungsplans werden die Belange des Denkmalschutzes auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung gewahrt.

Im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs ist die Platzgestaltung im Zusammenspiel mit den oberirdischen Teilen des Denkmals "Fern-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten" mit dem Landesdenkmalamt abzustimmen. Die unterirdischen Teile der Gesamtanlage sind von der Neugestaltung voraussichtlich nicht betroffen. Für die an den Hardenbergplatz angrenzenden Denkmale sind die Anforderungen an den Umgebungsschutz zu beachten.

II.1.3.10 Abfälle

Anfallende Siedlungsabfälle können über die bestehenden Systeme entsorgt werden.

II.1.3.11 Nutzung erneuerbarer Energien

Der Bebauungsplan hat keine Auswirkungen auf die Nutzung oder die Erzeugung erneuerbarer Energien.

II.1.3.12 Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belangen des Umweltschutzes

Wechselwirkungen zwischen den Belangen des Umweltschutzes im Allgemeinen und Auswirkungen auf das Wirkgefüge der Bestandteile des Naturhaushaltes im Speziellen sind wegen des komplexen Wirkgefüges grundsätzlich zwischen allen Belangen zu erwarten. Zum Beispiel wirken sich Veränderungen und Einwirkungen auf den Boden durch Überbauung unmittelbar auf den Vegetationsbestand, die Tierwelt und den Wasserhaushalt aus. Die einzelnen Beeinträchtigungen der

Schutzgüter führen aber nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken. Somit sind keine über das bei der Beschreibung und Bewertung der einzelnen Schutzgüter dargestellte Maß hinausgehenden Umwelteinwirkungen zu erwarten.

Unabhängig davon sind im weiteren Verfahren folgende Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern besonders zu beachten:

- Die vermehrte Versickerung von Niederschlagswasser birgt neben positiven Effekten (Anreicherung des Grundwassers, Reduzierung der Einleitungen in die Kanalisation) auch das Risiko der Verlagerung von Schadstoffen in das Grundwasser.

II.2 Vermeidung/Ausgleich; Eingriff/Ausgleich; Artenschutz, Biotopschutz, Waldschutz, Baumschutz

II.2.1 Geplante Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Wie in Kap. B.II.1.3 beschrieben, bereitet der Bebauungsplan keine Umweltbeeinträchtigungen vor, die die Planung und Sicherung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung, Verringerung und zum Ausgleich von erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen erforderlich machen. Da die Umweltprüfung, wie in Kap. B.I.2 dargelegt, auch die anvisierten Ziele des freiraumplanerischen Wettbewerbs Hardenbergplatz berücksichtigt, werden nachfolgend die bei der Neugestaltung des Platzes geplanten bzw. zu berücksichtigten Umweltschutzmaßnahmen beschrieben.

II.2.1.1.1 Lokale Bewirtschaftung des anfallenden Regenwassers

Der Hardenbergplatz soll als abflussloses Gebiet nach dem "Schwammstadt-Prinzip" entwickelt werden. Ziel der späteren Umgestaltung ist es, das auf dem Platz anfallende Niederschlagswasser künftig vollständig auf dem Platz selbst zu verbringen. Damit soll auch den von der oberen Wasserbehörde festgelegten Einleitbeschränkungen in die Kanalisation (s. Kap. B.1.4.6) Rechnung getragen werden.

In diesem Zusammenhang wurde ein Niederschlagsentwässerungskonzept als Fachbeitrag zum Bebauungsplan erstellt (Ingenieurbüro Obermeyer, 10.08.2023). In ihm wird nachgewiesen, dass eine vollständige Bewirtschaftung (Rückhaltung, Verdunstung, Versickerung) des anfallenden Niederschlagswassers auf den öffentlichen Verkehrsflächen des Hardenbergplatzes grundsätzlich möglich ist.

Der Retentionsraum der Anlagen zur Niederschlagsbewirtschaftung soll so dimensioniert werden, dass er den zu Grunde gelegten Bemessungsregen (Versagenshäufigkeit einmal in zwei Jahren) zurückhalten kann. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, das Wasser über Tiefbeete und/oder über Rigolen zu versickern. Eine Versickerung über offene Mulden ist wegen der voraussichtlich nur in sehr geringem Umfang zur Verfügung stehenden unversiegelten Flächen (das Niederschlagsentwässerungskonzept legt einen Anteil von 5 - 10 % zu Grunde) perspektivisch nicht möglich. Nach dem Konzept wird das Regenwasser, soweit es nicht über wasserdurchlässige Beläge mit Filterwirkung direkt versickern kann, nach einer Vorreinigung in Tiefbeeten in unter versiegelten Flächen installierten Rigolen zur Versickerung gebracht. Eine kühlende Wirkung durch feuchten Boden bzw. Vegetationsflächen wird nur sehr eingeschränkt erreichbar sein.

Um Schäden durch unkontrollierte Überflutungen bei darüberhinausgehenden Starkregenereignissen vorzubeugen, soll, entsprechend den gesetzlichen Vorgaben, die Platzfläche in Teilen so gestaltet werden, dass ein kontrollierter temporärer Einstau erfolgen kann.

II.2.1.1.2 Erhalt und Pflanzung von Bäumen

Nach der im Rahmen der floristischen Bestandserfassung durchgeführten Baumerfassung wachsen auf dem Hardenbergplatz diverse erhaltenswerte Bäume. Durch den Fachgutachter wurden unter Berücksichtigung der Kriterien Vitalität, Kronengröße und Habitatfunktion 17 Bäume (Baum-Nr. HB 1, 3, 5, 11, 13, 15, 19, 20, 21, 23, 24, 27, 28, 30, 33, 35, 42) identifiziert, die im besonderen Maße erhaltenswert sind. In der Aufgabenstellung zum freiraumplanerischen Wettbewerb soll ein weitestmöglicher Erhalt insbesondere dieser Bäume zur Vorgabe gemacht werden. Ziel der Neugestaltung ist es zudem, neue Baumstandorte bei der Planung zu berücksichtigen.

II.2.1.1.3 Vorsorge gegen schwere Unfälle und Katastrophen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zzt. keine Betriebsbereiche im Sinne von § 3 Abs. 5a BImSchG (Störfallbetriebe). Eine über das allgemeine Risiko hinausgehende Gefahr für sonstige schwere Unfälle und Katastrophen, z. B. durch Naturereignisse (Sturm, Überschwemmungen), Brände oder Verkehrsunfälle, besteht nicht. Zudem sind die nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben nicht über das allgemeine Maß hinaus anfällig für schwere Unfälle oder Katastrophen.

Aus einer besonderen Anfälligkeit resultierende erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die in § 1 Abs. 6 Buchstaben a bis d BauGB genannten Belange im Falle von schweren Unfällen oder Katastrophen sind daher nicht zu erwarten. Wechselwirkungen oder kumulative Wirkungen zwischen den Belangen, die in der Summe zu erheblichen nachteiligen Auswirkungen führen könnten, sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Maßnahmen zur Verhinderung oder Verminderung von erheblichen nachteiligen Auswirkungen solcher Ereignisse auf die Umwelt müssen daher nicht getroffen werden. Planungen für vorhabenbezogene Bereitschafts- und Bekämpfungsmaßnahmen für Krisenfälle liegen somit nicht vor.

II.2.2 Gegenüberstellung Eingriff/Ausgleich in Natur und Landschaft

Eingriffe sind nach der Legaldefinition in § 14 BNatSchG "Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild einschließlich seiner Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigen können". Gegenstand der Eingriffsregelung sind die Schutzgüter des Naturhaushalts (Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Pflanzen und Tiere) sowie das Schutzgut Landschaftsbild.

Nach der in Kap. B.II.1.3 dargelegten Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes treten bei Umsetzung der Planung voraussichtlich keine erheblichen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts ein. Der Hardenbergplatz und die Hardenbergstraße sind bereits im Bestand weitgehend überbaut und von geringem naturschutzfachlichem Wert. Dieser Zustand wird sich bei Umsetzung des Bebauungsplans

nicht ändern. Ein Eingriff liegt somit nicht vor. Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich im Sinne von § 1a Abs. 3 BauGB sind im Bebauungsplan nicht zu berücksichtigen.

II.2.3 Besonderer Artenschutz

Die bei Neugestaltung des Platzes ggf. zu erwartenden Beeinträchtigungen von besonders geschützten Tierarten wurden im Rahmen eines Artenschutzfachbeitrags zum Bebauungsplan (Ökoplan, 07.10.2022) untersucht. Relevant sind hier die im Baumbestand nachgewiesenermaßen vorhandenen Brutstätten von Vögeln und die potenziell vorhandenen Quartiere von Fledermäusen. Inwieweit die relevanten Bäume gefällt werden müssen, kann auf Ebene des Bebauungsplans jedoch nicht prognostiziert werden.

Als generelle Schutzmaßnahmen werden im Artenschutzfachbeitrag nachfolgende Maßnahmen empfohlen. Bei ihrer Umsetzung können Verstöße gegen die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG weitgehend ausgeschlossen werden.

Vorkommen geschützter Pflanzenarten konnten im Untersuchungsraum bei der Kartierung der Biotoptypen und des Baumbestandes sowie bei den faunistischen Begehungen nicht nachgewiesen werden. Ein Vorkommen ist aufgrund des Fehlens geeigneter Biotope unwahrscheinlich.

II.2.3.1 Weitgehender Erhalt von Habitatbäumen

Im Bereich der vorgesehenen Verkehrsstrassen und Haltebereiche des Plangebiets kann die Rodung einzelner Gehölze nicht ausgeschlossen werden. In den übrigen Bereichen sowie im Randbereich zum Zoologischen Garten sind die Gehölze soweit möglich zu erhalten. Dies betrifft insbesondere die Bäume mit Höhlen, Spalten etc., die als Fledermausquartier und für Höhlenbrüter geeignet sind. Zu erhalten sind außerdem die Habitatbäume (Baum-Nr. HB 19, 27, 28, 35), insbesondere die Uralteiche (Baum-Nr. HB 35). Durch die Maßnahme kann der Verlust von potenziellen Quartieren von Fledermäusen sowie Brutplätzen von Höhlen- und Nischenbrütern minimiert bzw. komplett verhindert werden. Dies entspricht der Maßnahme V_A 1 des Artenschutzfachbeitrags.

II.2.3.2 Bauzeitenregelung und Kontrolle zu fällender Bäume

Um Gelege- und Individuenverluste bei Brutvögeln zu vermeiden, sind Baumfällungen nur außerhalb der Brutsaison, d. h. in der Zeit vom 01.10. bis 28./29.02., durchzuführen (vgl. § 39 Abs. 5 BNatSchG). Habitatbäume, die nach den Strukturkartierungen potenziell Fledermausquartiere aufweisen, sind nur in der Zeit zwischen Anfang Dezember bis Ende Februar zu fällen (Maßnahme V_A 2 des Artenschutzfachbeitrags).

Einige Bäume, deren Fällung im Zuge der späteren Freiraumplanungen nicht ausgeschlossen werden kann, weisen quartierrelevante Strukturen für Fledermäuse auf, die auch im Winter genutzt werden könnten. Um Tötungen von Tieren durch Baumfällungen zu vermeiden, sind die Bäume vor der Fällung durch einen Fledermausexperten auf Besatz von Fledermäusen zu untersuchen. Die konfliktärmste Zeit ist September/Oktober. Ist eine Quartiereignung vorhanden und sind die Baumhöhlen bei der Kontrolle eindeutig nicht besetzt, können die Öffnungen verschlossen und die Bäume in den Wintermonaten gefällt werden (Maßnahme V_A 3 des Artenschutzfachbeitrags).

II.2.3.3 Aufhängung von Nisthilfen und Quartierhilfen

Ggf. kann im Zuge der späteren Freiraumgestaltung die Fällung des Baumes, der vom Star als Brutplatz genutzt wird (Baum Nr. HB 5), nicht vermieden werden. Als Ausgleichsmaßnahme wäre eine Nisthilfe im Plangebiet oder an dessen östlichem Rand zur Verfügung zu stellen (A_{CEF} 1 des Artenschutzfachbeitrags).

Durch die eventuelle Fällung von Bäumen im Zuge der späteren Freiraumgestaltung gehen maximal vier Bäume mit Quartiereignung für Fledermäuse (Nr. HB 19, 27, 28, 35) verloren. Sofern Bäume mit Quartiereignung gefällt werden sollten, sind als Ausgleich zeitlich vorgezogen Quartierhilfen in doppelter Anzahl im räumlichen Zusammenhang anzubringen. Da die Fledermäuse unterschiedliche Ansprüche an ihr Quartier besitzen und um die Akzeptanz der Ersatzquartiere zu erhöhen, sind verschiedene Kastentypen zu verwenden (A_{CEF} 2 des Artenschutzfachbeitrags).

Da die Maßnahmen der Vermeidung des Verbotstatbestands dienen, sind sie zeitlich vorgezogen zu realisieren, d. h. die Nisthilfe/Quartierhilfen müssen spätestens im Winterhalbjahr der Baumfällungen aufgehängt werden, so dass sie in der darauffolgenden Brutperiode/Aktivitätsperiode funktionsfähig sind.

II.2.4 Baumschutz

Die Baumschutzverordnung kommt bei Baumfällungen im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Hardenbergplatzes nicht zur Anwendung, da sich um eine Maßnahme der öffentlichen Hand i. S. v. § 4 Abs. 6 Nr. 2 bzw. 3 BaumSchVO handelt.

II.2.5 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Unter Berücksichtigung der Ziele und des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans bestehen nur sehr eingeschränkte alternative Planungsmöglichkeiten. Angesichts der aktuellen und künftigen Verkehrsbedeutung des Hardenbergplatzes und der Hardenbergstraße ist die Festsetzung von Verkehrsflächen alternativlos.

Es wurde erwogen, die mit der Neugestaltung des Hardenbergplatzes verfolgten Umweltschutzziele (insbesondere Baumerhalt und Baumpflanzungen, lokale Regenwasserbewirtschaftung, Reduzierung der Bodenversiegelung) auch über Festsetzungen im Bebauungsplan abzusichern. Dieser Ansatz wurde verworfen, da die Objektplanung angesichts der komplexen Nutzungsanforderungen ein hohes Maß an Flexibilität bei der Verortung und Gestaltung der Flächennutzungen erfordert. Diese Planung soll daher im Rahmen des Wettbewerbs erfolgen (s. Kap. A.III).

Für Festsetzungen im Bebauungsplan bestand auch kein Erfordernis, da die Berücksichtigung der notwendigen und möglichen Maßnahmen über eine entsprechende Formulierung der Wettbewerbsaufgabe erfolgen kann.

III Zusätzliche Angaben

III.1 Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren sowie Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan 4-69c umfasst folgende Bearbeitungsschritte:

- Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und fachlicher Standards;
- Zusammenstellung umweltrelevanter Fachplanungen (u. a. Landschaftsprogramm, Bereichsentwicklungsplanung, Stadtentwicklungspläne, Lärmaktionsplan, Luftreinhalteplan);
- Auswertung vorliegender Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere des Geoportals Berlin (Umgebungsärmkartierung, Wasserhaushalt, Mikroklima), Geländebegehung;
- Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der Umweltprüfung unter Berücksichtigung der Planungsziele, Festlegung von Leistungskatalogen für Fachbeiträge zum Bebauungsplan;
- Bestandsaufnahme der Umweltsituation durch Auswertung der vorliegenden Fachbeiträge und umweltbezogenen Stellungnahmen zum Bebauungsplan sowie der sonstigen Informationsquellen;
- Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt auf Grundlage der geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans;
- Berücksichtigung der Eingriffsregelung nach dem Bundesnaturschutzgesetz;
- Ermittlung von Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Schutzgüter unter Berücksichtigung der vorliegenden Fachgutachten.

Bei der Umweltprüfung wurden technische Verfahren nur bei der Erarbeitung der umweltbezogenen Fachbeiträge zum Bebauungsplan sowie bei der Erstellung der sonstigen umweltbezogenen Informationen eingesetzt. Hier wurde der derzeitige bzw. künftige Umweltzustand in erster Linie durch örtliche Kartierungen unter Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel (Fernglas, Detektor, Luftbildauswertung), und durch EDV-gestützte Ausbreitungs- und Strömungsbrechungen ermittelt. Die eingesetzten technischen Verfahren werden im Detail in den jeweiligen Fachbeiträgen und sonstigen umweltbezogenen Informationen erläutert.

Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen traten nicht auf.

III.2 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen

Das nach § 4c BauGB vorgeschriebene Monitoring hat zum Ziel, die Prognose des Umweltberichts und die geplanten Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich nach § 1a Abs. 3 Satz 2 und 4 BauGB einer Kontrolle zu unterziehen.

Wegen der zu erwartenden allenfalls geringen erheblichen Umweltauswirkungen und der begrenzten Prognoseunsicherheiten ist bei Umsetzung des Plans nicht mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrundeliegenden Prognose des zukünftigen Umweltzustandes zu rechnen. Auf ein speziell vorhabenbezogenes Monitoring kann daher verzichtet werden. Die regelmäßig auf gesamtstädtischer und bezirklicher Ebene durchgeführten Maßnahmen zur Umweltüberwachung sind grundsätzlich ausreichend.

Umweltrelevante Vorgaben und Maßnahmen, die auf einer eigenständigen fachgesetzlichen Grundlage beruhen, werden durch die zuständige Fachbehörde festgelegt und auf ihre Einhaltung überwacht. Im Hinblick auf Maßnahmen zum Bodenschutz, zum besonderen Artenschutz und zum Schutz von Bäumen ist ggf. während der Bauvorbereitung und Bauphase ein Fachgutachter hinzuzuziehen.

III.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Durch den Bebauungsplan 4-69c soll der jetzige Zustand des Hardenbergplatzes als Verkehrsfläche gesichert werden. Da durch den Bebauungsplan gegenüber dem Bestand keine neue oder veränderte Nutzung zugelassen wird, sind durch den Plan selbst weder negative noch positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten. Die Regelung von Maßnahmen zur Vermeidung oder zum Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen ist nicht nötig.

Unabhängig vom Bebauungsplan ist jedoch geplant, den Hardenbergplatz umfassend neu zu gestalten. Wegen der auch künftig zu erwartenden starken Prägung durch den ÖPNV (Bus und Straßenbahn) wird der Platz auch künftig stark versiegelt sein. Durch eine Versickerung des Regenwassers vor Ort, die Pflanzung von zusätzlichen Bäumen und die Sperrung für private Kfz könnte die Umweltsituation jedoch etwas verbessert werden.

III.4 Referenzliste der Quellen

Umweltbezogene Fachbeiträge zum Bebauungsplan

- Ökoplan - Institut für ökologische Planungshilfe GbR: Faunistische und vegetationskundliche Kartierungen zum Projekt B-Plan 4-69c "Hardenbergplatz"; 12/2022
- Ökoplan - Institut für ökologische Planungshilfe GbR: Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplan 4-69c "Hardenbergplatz"; 07.10.2022
- Ingenieurbüro Obermeyer: B-Plan 4-69c - Hardenbergplatz: Regenwassergutachten, 10.08.2023

Sonstige umweltbezogene Informationen und Planungen

- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.): Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm, Senatsbeschluss vom 25.04.2016 (ABl. S. 1314)
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen: Geoportal Berlin; laufend aktualisiert, Zugriff 10/2022
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen: digitale farbige True Orthophotos; Befliegung 2022
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr, Mobilität und Klimaschutz: Bodenbelastungskataster Berlin, laufend aktualisiert, Auszug vom 30.07.2018
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (Hrsg.): Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023, Senatsbeschluss vom 23.06.2020
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (Hrsg.): Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie Ballungsraum Berlin; 12/2022

- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.): Luftreinhalteplan für Berlin - 2. Fortschreibung, Senatsbeschluss 23.07.2019 (ABl. S. 4752)
- Landesdenkmalamt Berlin: Denkmalliste Berlin vom 14.07.2001 (ABl. S. 2261, 2372); Fortschreibung Stand 09.06.2022.

C RECHTSGRUNDLAGEN

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 22.12.2025 (BGBl. I Nr. 348) geändert worden ist
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. I Nr. 176) geändert worden ist
- Planzeichenverordnung vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991 S. 58), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.08.2025 (BGBl. I Nr. 189) geändert worden ist
- Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 07.11.1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 und 2 des Gesetzes vom 10.07.2025 (GVBl. S. 285) geändert worden ist

Junge

Abteilungsleiter

D ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

A

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
AGBauGB	Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs
AV	Ausführungsvorschriften

B

BA	Bezirksamt
BauGB	Baugesetzbuch
BauO Bln	Bauordnung für Berlin
BEP	Bereichsentwicklungsplanung
BerlStrG	Berliner Straßengesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
bzw.	beziehungsweise

CD

ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
d. h.	das heißt
DN	Diameter Nominal (Innendurchmesser)

EF

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EdB	Eisenbahnen des Bundes
etc.	et cetera
FNP	Flächennutzungsplan

G

GAK	Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption
ggf.	gegebenenfalls

HIJ

i. V. m.	in Verbindung mit
i. S. v.	im Sinne von

KL

Kap.	Kapitel
KSG	Bundes-Klimaschutzgesetz
LaPro	Landschaftsprogramm
LEP FS	Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung

LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LEPro	Landesentwicklungsprogramm
M	
m.	Meter
MIV	motorisierter Individualverkehr
N	
NatSchG Bln	Berliner Naturschutzgesetz
NHN	Normalhöhennull
OPQ	
Obj.-Dok.-Nr.	Objekt-Dokumentations-Nummer
ÖbVI	Öffentlich bestellte Vermessungsingenieure und -ingenieurinnen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PlanZV	Planzeichenverordnung
Pkw	Personenkraftwagen
RS	
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
ROG	Raumordnungsgesetz
s.	siehe
S.	Seite
SPA	Special Protection Area (Vogelschutzgebiet nach der EU-Vogelschutzrichtlinie)
StEP	Stadtentwicklungsplan
UVW	
u. a.	unter anderem
ü.	über
XYZ	
z. B.	zum Beispiel
Z	Ziel

E ANHANG

I.1 Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Nachrichtliche Übernahmen

Planfestgestellte Anlagen

Im Geltungsbereich liegen planfestgestellte Anlagen der Eisenbahn (Vorplatz Bahnhof Zoologischer Garten) und planfestgestellte Anlagen der Untergrundbahn (U-Bahnhof Zoologischer Garten der Linien 2 und 9).

Denkmalschutz

Der Vorplatz des Bahnhofs Zoologischer Garten und der U-Bahnhof Zoologischer Garten sind in der in der Denkmalliste Berlin unter der Objekt-Dokumentations-Nummer 09040500 als Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Fern-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten" eingetragen.

Der U-Bahnhof der Linie U1 ist in der in der Denkmalliste Berlin unter der Objekt-Dokumentations-Nummer 09040456 als Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Stammstrecke, U-Bahnlinie 1 und 2" eingetragen.

Hinweise

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist nicht Gegenstand der Festsetzung.



Bebauungsplan 4-69c

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg
für den Hardenbergplatz

Zeichenerklärung

Festsetzungen		Sonstige Planzeichen	
	Straßenverkehrsfläche		Straßenbegrenzungslinie
	Verkehrflächen besondere Zweckbestimmung ÖPNV-VERKEHRSPLATZ UND STADTPLATZ		Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes
	Gesamtanlage (Ensemble), die dem Denkmalschutz unterliegt		Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen
	Bahnanlage oberirdisch		Bahnanlage unterirdisch

Der vorstehenden Zeichenerklärung zugrunde gelegt sind die Bauutzungsverordnung (BauUVVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3796), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 178) geändert worden ist, und die Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. I S. 189) geändert worden ist.

Planunterlage

Wohn- oder öffentliches Gebäude		Grenze von Berlin	
Wirtschafts- oder Industriegebäude		Bezirksgrenze	
oder Garage		Ortsteilgrenze	
Parkhaus		Gemarkungsgrenze	
unterirdisches Bauwerk		Flurgrenze	
(z.B. Tiefgarage)		Flurstücksgrenze	
Brücke		Flurstücksnummer, Flurnummer	
Gewässer		Grundstücksnummer	
Geländehöhe, Straßenhöhe		Mauer, Stützmauer	
Laubbaum, Nadelbaum		Bordkante	
Naturdenkmal (Laub-, Nadelbaum)		Baulinie, Baugrenze	
Schornstein		Straßenbegrenzungslinie	
Zaun, Hecke			
Hochspannungsmast			

Bearbeitungsstand vom: 05.06.2025

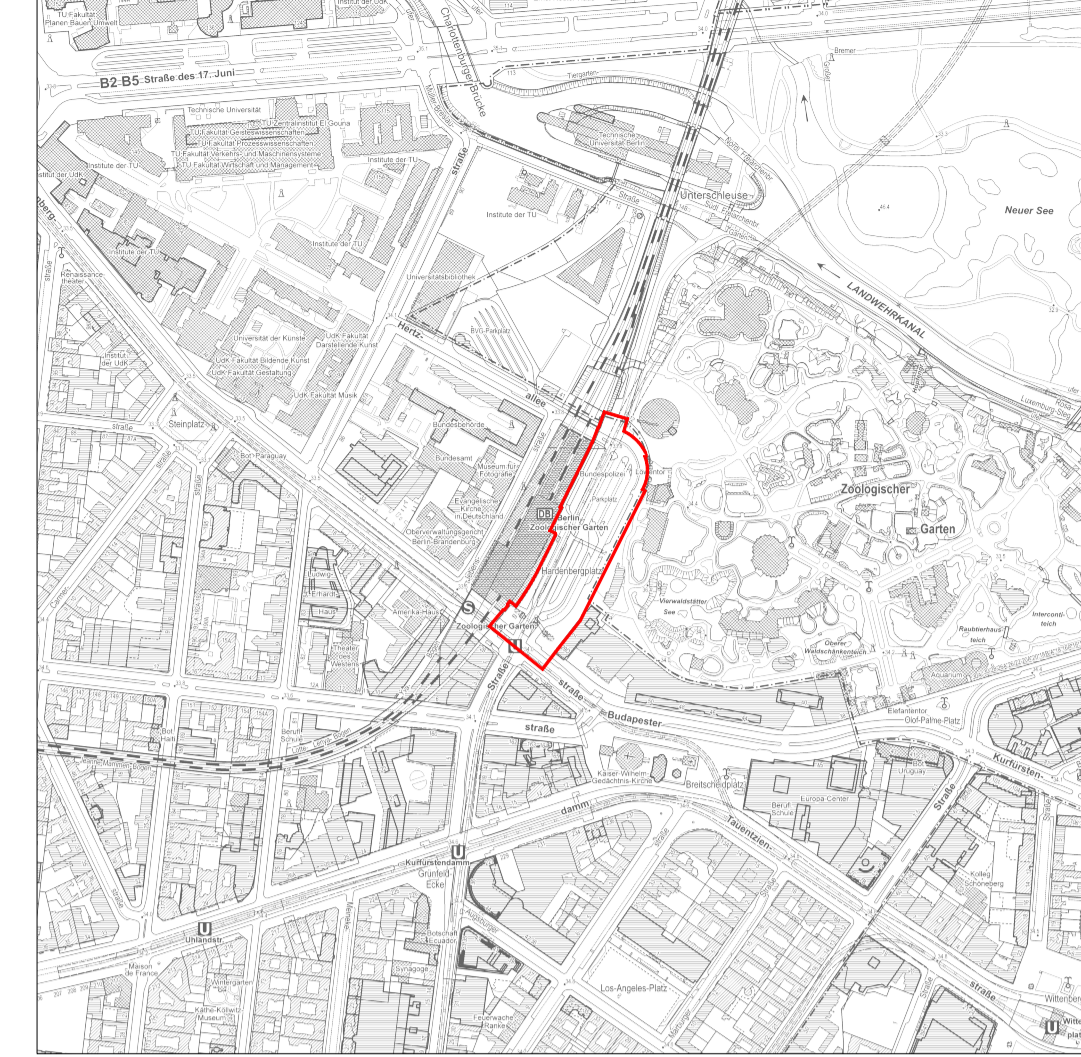
Berlin, den 23.09.2024
 Berlin, den 30.09.2024
 Senatverwaltung für Stadtentwicklung,
 Bauen und Wohnen
 Abteilung II
Wieck
 Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur
 Abteilungsleitung
Kühne
 Abteilungsleitung

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Bearbeitungsstand vom 11.07.2024 wurde in der Zeit vom 14.10.2024 bis einschließlich 12.11.2024 im Internet veröffentlicht.
 Berlin, den 20.12.2024
 Senatverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
 Abteilung II
Kühne
 Abteilungsleitung

Dieser Bebauungsplan hat die Zustimmung des Abgeordnetenhauses von Berlin am erhalten.
 Dieser Bebauungsplan ist aufgrund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in Verbindung mit § 9 Abs. 3 und § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs durch Verordnung vom heutigen Tage festgesetzt worden.
 Ausgefertigt: Berlin, den
 Senatverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
 Senator

Die Verordnung ist am im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin auf S. verkündet worden.

Übersichtskarte 1 : 10.000

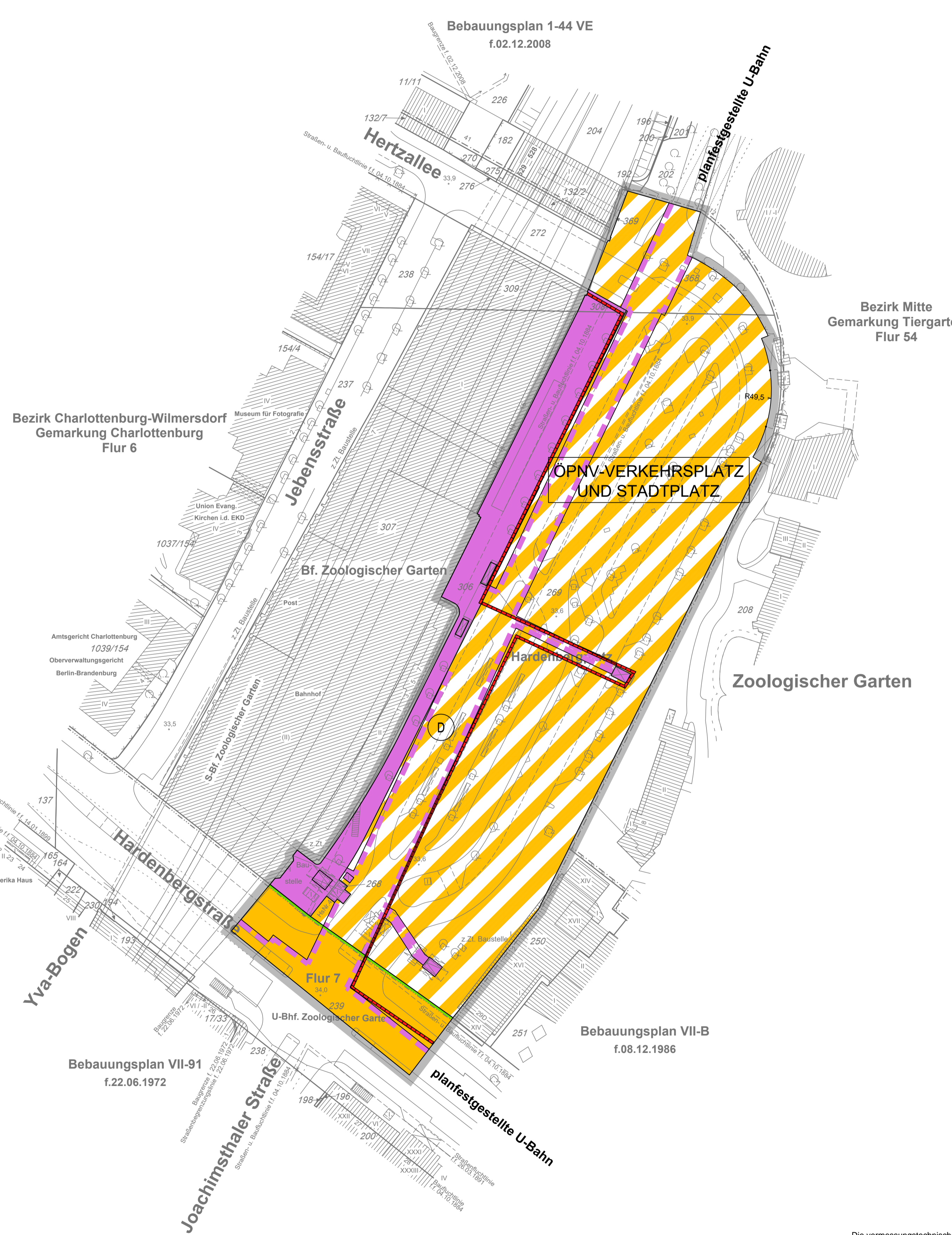


Nachrichtliche Übernahmen
 Planfestgestellte Anlagen
 Im Geltungsbereich liegen planfestgestellte Anlagen der Eisenbahn (Vorplatz Bahnhof Zoologischer Garten) und planfestgestellte Anlagen der U-Bahn (U-Bahnhof Zoologischer Garten der Linien 2 und 9).

Denkmalschutz
 Der Vorplatz des Bahnhofs Zoologischer Garten und der U-Bahnhof Zoologischer Garten sind in der Denkmalliste Berlin unter der Objekt-Dokumentations-Nummer 09040500 als Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Fern-, S- und U-Bahnhof Zoologischer Garten" eingetragen.
 Der U-Bahnhof der Linie U1 ist in der Denkmalliste Berlin unter der Objekt-Dokumentations-Nummer 09040456 als Denkmalbereich (Gesamtanlage) "Stammstrecke, U-Bahnlinie 1 und 2" eingetragen.

Hinweise
 Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist nicht Gegenstand der Festsetzung.



Planunterlage: ALKIS mit Ergänzungen
 Ingenieursozialtät Tesch & Wieck
 Stand Juni 2024

Koordinatensystem: ETRS89 / UTM Zone 33N

4-69c

Maßstab 1 : 1.000

Die vermessungstechnische und liegenschaftsrechtliche Richtigkeit wird bescheinigt.
 Berlin, den 23.09.2024
Wieck
 Dipl.-Ing. Christian Wieck
 öffentlich bestellter Vermessungsingenieur

Für den Bebauungsplan 4-69c "Hardenbergplatz" wurde die Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Dazu wurden mit E-Mail vom 6.8.2024 die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden könnte, zur Stellungnahme aufgefordert. Als Frist zur Abgabe wurde der 10.9.2024 gesetzt. Für einzelnen Träger öffentlicher Belange wurde die Frist auf Nachfrage verlängert.

Von den beteiligten 40 Behörden gingen 35 Stellungnahmen ein.

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Datum der Stellungnahme
1	Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg (GL)	03.09.2024
2	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, I B	13.08.2024
3	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, VI MI	26.08.2024
4	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Stabstelle Wohnungsbauleitstelle (WBL)	22.08.2024
5	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, I C	05.09.2024
6	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, II B, II D	28.08.2024
7	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, III B 1	08.08.2024
8	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, III B 2	07.08.2024
9	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, III B 4	12.11.2024, 19.06.2024
10	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, IV	7.11.2024
11	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, V	10.09.2024
12	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, VI B	10.9.2024
13	Senatsverwaltung für Finanzen	29.08.2024
14	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	02.09.2024
15	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Bezirksbürgermeisterin	11.11.2024

16	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Liegenschaft und IT	30.09.2024 (nach Fristverlängerung)
17	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt	14.01.2025
18	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Umwelt- und Naturschutzamt	04.02.2025
19	Landesdenkmalamt (LDA)	03.09.2024, 18.11.2024
20	Polizei Berlin	05.09.2024
21	Berliner Feuerwehr	21.08.2024
22	Berliner Stadtreinigungsbetriebe AöR (BSR)	04.09.2024
23	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) AöR (BVG)	09.09.2024, Bereich Infrastrukturmanagement 16.09.2024 (nach Fristverlängerung)
24	Berliner Wasserbetriebe AöR (BWB)	02.09.2024
25	BEW Berliner Energie und Wärme AG (BEW)	26.08.2024
26	Stromnetz Berlin GmbH	04.09.2024
27	50Hertz Transmission GmbH	06.08.2024
28	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (NBB)	08.08.2024
29	Primagas Energie GmbH	06.08.2024
30	Tyczka Energy GmbH	ohne Datum
31	DNS:NET Internet Service GmbH	09.08.2024
32	IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ)	14.08.2024
33	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	27.08.2024
34	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	19.08.2024
35	Deutsche Bahn AG	16.10.2024 (nach Fristverlängerung)

Keine Stellungnahme abgegeben haben:

- Senatsverwaltung für Inneres und Sport
- Senatsverwaltung für Kultur und Gesellschaftlichen Zusammenhalt
- Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit (LAGeSi)
- Handwerkskammer Berlin
- Industrie- und Handelskammer Berlin (IHK)

Die Stellungnahmen und Hinweise mit den Ergebnissen der Prüfung und Abwägung sind im Folgenden aufgeführt:

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
1	Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg	1.1 Raumordnung	Zur Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Ziele der Raumordnung stehen nicht entgegen.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass dem Bebauungsplan keine Ziele der Raumordnung entgegenstehen.
2	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, I B	2.1 FNP	<p>1. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regional-planerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1). Es ist hierzu folgendes vorzutragen:</p> <p>Unter Kapitel II.2.2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan (S. 10) sind folgende Textänderungen vorzunehmen:</p> <p>Abs. 1:</p> <p>Im Satz 1 im FNP-Zitat die Fundstelle im Amtsblatt ergänzen: (ABl. S. 5, S. 123)</p> <p>In Satz 2 folgenden folgende Korrektur einfügen: ...der Zoologische Garten ist als Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil mit Zweckbestimmung Zoo dargestellt</p> <p>Nach Satz 2 folgende Sätze ergänzen: Parallel zur Hardenbergstraße ist zusätzlich zu M1 Einzelhandelskonzentration dargestellt. Innerhalb der Baufläche M1 sind</p>	Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung Das Kapitel wird entsprechend der Hinweise geändert.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>außerdem zwei bestehende unterirdisch verlaufende U-Bahnlinien (U2 und U9) mit Bahnhöfen dargestellt und innerhalb der Bahnfläche eine bestehende oberirdische Bahnlinie (Fern- und S- Bahn) mit einem Fernbahnhof. Der B-Plan Geltungsbereich liegt weiterhin innerhalb des Vorranggebietes für Luftreinhaltung.</p> <p>Abs. 2 und Abs. 3 streichen und durch folgenden Text ersetzen: Die großräumige Darstellung Gemischte Baufläche M1 folgt dem grundlegendem Planungsziel, unter anderem insbesondere den Zentrumsbereich „City West“ zu stärken (AV-FNP, Pkt. 3.1.1, S. 3688).</p> <p>Aus der Darstellung M1 sind gemäß dem FNP-Entwicklungsrahmen im Regelfall in Abhängigkeit von Bedeutung und Größe Straßenverkehrsflächen entwickelbar (a.a.O., S. 3710). Im Bebauungsplan soll, neben untergeordneter Bahn- und Straßenverkehrsfläche, vorwiegend der bestehende Hardenbergplatz als eine größere Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Stadtplatz“ (kleiner 3 ha) festgesetzt werden.</p> <p>Der Hardenbergplatz hat eine besondere überörtliche Bedeutung für die City West, sowohl stadträumlich als auch funktional. Er ist prägend für das städtebauliche Gefüge der City West. Gemäß Entwicklungsgrundsatz 1 der AV-FNP (a.a.O. S. 3712) in Verbindung mit Pkt. 3.1.2 zur Entwicklungsfähigkeit gemischter Baufläche M1 (a.a.O. S. 3688f) sowie Pkt. 10.3 zur Festsetzung von Straßenverkehrsflächen (a.a.O. S. 3698) ist die Festsetzung des Stadtplatzes hinsichtlich Größe und Bedeutung städtebaulich und funktional begründet. Die Festsetzung der Verkehrsfläche mit Zweckbestimmung „Stadtplatz“ ist aus der Darstellung Gemischte Baufläche M 1 entwickelbar.</p> <p>Die Festsetzung Bahnanlage ist aus der FNP-Darstellung Bahnfläche entwickelbar. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			- Teil der Hardenbergstraße - ist grundsätzlich aus allen Flächendarstellungen des FNP entwickelbar (a.a.O. Pkt. 10.3, S. 3698.).	
		2.2 Stadtentwicklungspläne	2. Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilsräumlichen Entwicklungsplanungen: Es ist hierzu nichts vorzutragen.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass zur Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilsräumlichen Entwicklungsplanungen nichts vorzutragen ist.
3	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, VI MI	3.1	Gegen den vorgelegten Bebauungsplanentwurf bestehen aus meiner Sicht keine Bedenken.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass gegen den vorgelegten Bebauungsplanentwurf keine Bedenken bestehen.
4	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Stabstelle Wohnungsbauleitstelle (WBL)	4.1 Wohnungsbau	Die Belange der Wohnungsbauleitstelle sind nicht berührt.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange der Wohnungsbauleitstelle nicht berührt sind.
5	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, I C	5.1	Die Belange vom Referat I C der SenMVKU sind bei o.g. Bebauungsplan nicht betroffen.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Belange von SenMVKU I C nicht betroffen sind.
6	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, II B und II D	6.1 Wasserwirtschaft	Zu dem o. g. B-Planentwurf nehme ich für das Referat II B (Wasserwirtschaft) und die Wasserbehörde des Landes Berlin (Referat II D - Gewässerschutz) wie folgt Stellung: Gegenstand des o. g. Bebauungsplans ist die geplante Umgestaltung des Hardenbergplatzes; gegen das Vorhaben bestehen keine grundsätzlichen Einwände. Das Ziel den Hardenbergplatz als abflussloses Gebiet zu entwickeln, wird begrüßt.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass gegen den Bebauungsplan keine grundsätzlichen Einwände bestehen.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Die vollständige Bewirtschaftung des anfallenden Niederschlagswassers im Plangebiet wurde durch das Regenwassergutachten des Ingenieurbüros Obermeyer grundsätzlich nachgewiesen, einschließlich eines Überflutungsnachweises bis zu einer Jährlichkeit von 30 Jahren.</p> <p>Die vorliegenden Planunterlagen sollen als Grundlage für einen vorgesehenen freiraumplanerischen Wettbewerb dienen.</p>	
		6.2 Anlagen Bewirtschaftung Niederschlagswasser	<p>Eine Verortung der vorgeschlagenen Vorreinigungs- und Versickerungsanlagen sowie Rückhaltungsmöglichkeiten erfolgte in dem vorliegenden Regenwassergutachten nicht. In dem Gutachten wird pauschal davon ausgegangen, dass sämtliche Flächen und deren Untergrund für eine Versickerung zur Verfügung stehen. Aufgrund einer vermutlich umfangreichen Unterbauung des Platzes mit Leitungen und anderen Infrastrukturanlagen einschließlich der U-Bahnanlagen sind „Leitungskonflikte“ wahrscheinlich, d. h. die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen muss auf der Grundlage einer konkreten Verortung im weiteren Planungsprozess nachgewiesen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Verortung der vorgesehenen Anlagen und Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Niederschlagswassers ist nur im Rahmen einer abgestimmten Gesamtplanung für die Umgestaltung des Hardenbergplatzes möglich. Diese soll erst im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs erstellt werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Planungen zum Umgang mit dem Regenwasser konkretisiert.</p>
		6.3 Anlagen Bewirtschaftung Niederschlagswasser	<p>Weiter empfehle ich den Platzbedarf für Regenwasserbewirtschaftungsanlagen und mögliche „Leitungskonflikte“ bei der Umsetzung zu einem Bestandteil des vorgesehenen Wettbewerbs zu machen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		6.4 Vorgaben Regenwasserbewirtschaftung	<p>Dessen ungeachtet sind folgende Punkte in der weiteren Planung zu berücksichtigen:</p> <p>Im Fachgutachten zur Niederschlagsentwässerung wird für die Bemessung der Anlagenteile das 2-jährliche Regenereignis über alle Dauerstufen angesetzt. In diesem Fall ist nicht begrün-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da die Planungen zum Regenwasser erst im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs fortgeschrieben und konkretisiert werden, werden die Hinweise in diesem Rahmen berücksichtigt. Sie werden zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>det und nicht nachvollziehbar, warum die Anlagenteile nicht gemäß den Vorgaben für ein 5-jährliches Ereignis bemessen werden.</p> <p>Der Flächennutzung entsprechende Vorreinigungsanlagen sind einzuplanen. Bei der Versickerung von Verkehrsflächen ohne Oberbodenpassage sind zwingend Vorreinigungsanlagen mit DiBt-Zulassung vorzusehen.</p> <p>Eine Sickerstrecke von 1 m zwischen UK Versickerungsanlage und zeMHGW ist einzuplanen.</p> <p>Hinsichtlich der Versickerung von Niederschlagswasser ist es zwingend notwendig, die möglichen Vorkommen an Bodenverunreinigungen (Altlasten, Auffüllungen) in Abstimmung mit der zuständigen Bodenschutzbehörde zu beseitigen, um einen Schadstoffeintrag in das Grundwasser zu verhindern.</p> <p>Bei der Konkretisierung des Entwässerungskonzeptes für die Versickerung sind das DWA Arbeitsblatt 138 - Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser sowie das Hinweisblatt 2 zur Antragstellung: Versickerung von Niederschlagswasser zu berücksichtigen.</p> <p>In der Niederschlagswasserfreistellungsverordnung (NWFreiV) sind die Grundsätze der erlaubnisfreien Versickerung von Niederschlagswasser erläutert.</p>	<p>Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p> <p>Trotz der Notwendigkeit einer Fortschreibung und Konkretisierung des Konzepts ist davon auszugehen, dass die vorliegenden Ergebnisse in hinreichendem Maße belegen, dass eine örtliche Bewirtschaftung des Regenwassers grundsätzlich möglich ist.</p>
		6.5 Oberflächengewässer	<p>Schutz der Oberflächengewässer</p> <p>Bei Umsetzung der o.g. Zielsetzung wird aufgrund der vollständigen Bewirtschaftung des Niederschlagswassers vor Ort nach derzeitigem Kenntnisstand ist eine Beeinträchtigung des in der Nähe verlaufenden Landwehrkanals nicht zu erwarten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass nach derzeitigem Kenntnisstand keine Beeinträchtigung des in der Nähe verlaufenden Landwehrkanals zu erwarten ist.</p>
7	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz	7.1 Landschaftsplanung	Seitens des Fachbereichs SenMVKU III B 1, Landschaftsplanung, bestehen zum vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf keine Einwände.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Landschaftsplanung keine Einwände bestehen.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
	und Umwelt, III B 1	7.2	Wir bitten jedoch um Berücksichtigung der folgenden Hinweise: Den schlussfolgernden Satz auf S. 51 der Begründung „Im Plangebiet bestehen keine Wohnnutzungen oder Arbeitsstätten, daher sind im Hinblick auf die freiraumbezogene Erholung im Bestand keine Bedarfe zu berücksichtigen.“ können wir in dieser Form nicht mittragen. Da sich gemäß Landschaftsprogramm - Programmkarte Erholung und Freiraumnutzung - südlich angrenzend an das Plangebiet Wohnquartiere der Dringlichkeitsstufe 1 zur Verbesserung der Freiraumversorgung befinden, sollten bei Konkretisierung der Planungsabsicht Möglichkeiten zur Schaffung von Angeboten der Freiraumversorgung geprüft werden.	Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung Die Begründung wird der Stellungnahme entsprechend korrigiert.
		7.3	Eine Beachtung der landschaftsplanerischen Ziele und naturschutzrechtlichen Erfordernisse im geplanten freiraumplanerischen Wettbewerb und in der nachfolgenden Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse ist sicherzustellen. Hinsichtlich der Konkretisierung im geplanten freiraumplanerischen Wettbewerb bitten wir um Einbindung insbesondere auch des Referats Sen-MVKU III C.	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.
8	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, III B 2	8.1 Schutzgebiete Naturschutzrecht	Die Belange des naturschutzrechtlichen Gebietsschutzes in Zuständigkeit der obersten Naturschutzbehörde des Landes Berlin sind durch den B-Plan „4-69c“ nicht berührt. Somit teile ich Ihnen mit, dass aus dem Zuständigkeitsbereich SenMVKU III B 2 (Schutzgebiete, Unterschutzstellung, Schutzgebietsmanagement) keine Bedenken hinsichtlich der Umsetzung des B-Plans bestehen und melde Fehlanzeige.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass hinsichtlich Schutzgebieten, Unterschutzstellung, Schutzgebietsmanagement keine Bedenken bestehen.
9	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, III B 4	9.1 besonderer Artenschutz	Im Auftrag der obersten Naturschutzbehörde als Träger öffentlicher Belange wurde die Betroffenheit des Fachbereichs Freilandartenschutz für den o.g. B-Plan geprüft. Grundlage der Prüfung waren folgende Dokumente:	Kenntnisnahme Die Ausführungen zur Sach- und Rechtslage werden zur Kenntnis genommen. Arten, die bei den Festsetzungen konkret zu berücksichtigen wären, wurden nicht ermittelt,

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> - Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans 4-69c (Stand: 24.06.2024) - Bebauungsplanentwurf 4-69c (Stand: 11.07.2024) - Zusammenstellung der wesentlichen umweltbezogenen Stellungnahmen zum Entwurf des noch ungeteilten Bebauungsplans 4-69 „Hertzallee/Hardenbergplatz“ (unterschiedliche Datenstände) <p>Der Bebauungsplan 4-69c ist aus der Teilung des ursprünglichen Bebauungsplanentwurfs 4-69 in drei Teilpläne hervorgegangen. Die geplante, grundsätzliche Umgestaltung des Hardenbergplatzes ist unmittelbarer Anlass für die Aufstellung des gegenständlichen B-Plans. Nach dem Bauplanungsrecht liegt der Hardenbergplatz aktuell im unbeplanten Außenbereich und soll planungsrechtlich als zentraler Stadtplatz der City West und als Verkehrsknotenpunkt gesichert und entwickelt werden. Der Geltungsbereich der vorliegenden Entwurfsplanung hat eine Größe von etwa 2,6 ha. Er grenzt im Norden und Osten an den Zoologischen Garten Berlin.</p> <p>Der Platz ist großflächig versiegelt. Die einzige nennenswerte Vegetation des Areals bilden 41 größere Bäume (davon 39 gemäß Baumschutzverordnung von Berlin geschützt), die weitgehend erhalten werden sollen (zahlreiche sind jedoch bereits geschädigt). Nach der Begründung zum Entwurf des B-Plans (II.1.3.1, S. 52) wird im Rahmen der Neugestaltung des Platzes aber die Fällung von Bäumen wohl nicht gänzlich zu vermeiden sein.</p> <p>Für das Plangebiet liegen uns aktuell keine eigenen Artdaten oder Kenntnisse zum Vorkommen geschützter Arten vor. Nach Punkt II.1.1.1.2 des Umweltberichts (Teil B der Begründung) wurden die Artengruppen Vögel, Fledermäuse und altholzwohnende Käfer im Plangebiet und angrenzenden Bereichen systematisch erfasst (als Quelle wird dazu im Anhang genannt:</p>	<p>es wird geprüft, ob im nachgelagerten Verfahren eine erneute Kartierung nötig ist.</p> <p>Der Bericht über die faunistischen und vegetationskundlichen Kartierungen war Bestandteil der Beteiligungsunterlagen. Der Artenschutzfachbeitrag war versehentlich nicht Bestandteil der Unterlagen. Er wird der Behörde im Nachgang übersandt. Sie hat daraufhin eine ergänzende Stellungnahme abgegeben (s. Stellungnahme Nr. 9.5).</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Ökoplan - Institut für ökologische Planungshilfe GbR: Faunistische und vegetationskundliche Kartierungen zum Projekt B-Plan 4-69c "Hardenbergplatz"; 12/2022). Dieses Dokument war nicht Teil der zur Verfügung gestellten Unterlagen.</p> <p>Bei den Vögeln wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Bahnhofgebäudes während der Kartierzeit im Jahre 2019 größere Umbaumaßnahmen stattfanden. Hier sei darauf aufmerksam gemacht, dass für die artenschutzfachliche Beurteilung von Vorkommen geschützter Arten generell aktuelle Daten notwendig sind, die i.d.R. nicht älter als 5 Jahre sein sollten (Ausnahmen sind im Einzelfall ggf. möglich). Es wurden (Angaben ausschließlich auf Basis des Umweltberichtes) 9 Wildvogelarten (die Straßentaube fällt nicht in die Zuständigkeit des Bereiches Freilandartenschutz) festgestellt, für die ein Brutverdacht besteht. Für Nebelkrähe und Haussperling liegen auch Brutnachweise vor, wobei letztere Art das Planungsareal zudem als Nahrungsgast nutzt. Artenschutzrechtlich unterliegen sämtliche dieser Arten dem gesetzlichen Schutz, für die die Verbotstatbestände des § 44 Bundesnaturschutzgesetz relevant sind.</p> <p>An Fledermäusen (alle streng geschützt) wurden Rauhaut- und Zwergfledermaus nachgewiesen (2019), die als Jagdgebiet vor allem die Randbereiche zum Zoologischen Garten nutzen. Quartiere konnten im Planungsgebiet nicht festgestellt werden.</p> <p>Auch für die tot- und altholzbewohnenden Käfer (Eremit und Heldbock) ergaben sich keine Hinweise für Vorkommen in dem untersuchten Baumbestand.</p> <p>Der später im Umweltbericht erwähnte und im Anhang als Quelle genannte Artenschutzfachbeitrag (Ökoplan - Institut für ökologische Planungshilfe GbR: Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplan 4-69c "Hardenbergplatz"; 07.10.2022) stand ebenfalls nicht bei der Prüfung der Unterlagen zur Verfügung und konnte dementsprechend auch nicht eingesehen werden.</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Die unter II.1.3.1 sowie II.2.3 gemachten Aussagen im Umweltbericht erscheinen beim derzeitigen Kenntnisstand grundsätzlich plausibel, können jedoch ohne direkte Einsicht in den AFB nicht vollständig gegengeprüft und verifiziert werden.	
		9.2 besonderer Artenschutz	<p>Auch ist derzeit die Planung und finale Gestaltung des Hardenbergplatzes noch sehr vage, so dass die Beurteilung der artenschutzfachlichen Belange bei konkretisierter Objekt- und Detailplanung erneut erfolgen muss, um das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände auch zukünftig sicher zu vermeiden. Dazu ist ein enger Kontakt und Austausch der Planungsbehörde mit zuständigen UNB aufrecht zu erhalten.</p> <p>Im Falle sich abzeichnender artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände, die sich nicht vollständig über Vermeidungs- oder vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen ausräumen lassen (was vorrangig zu prüfen ist, da zumutbare Alternativen nicht gegeben sein dürfen) und die Erteilung einer Ausnahme von den Bestimmungen des § 44 BNatSchG erfordern, ist die ONB frühzeitig einzubeziehen und zeitnah ein Ausnahmeantrag über das Funktionspostfach (freilandartenschutz@senmvku.berlin.de) zu stellen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die UNB soll im Rahmen des geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs an der weiteren Planung beteiligt werden.</p>
		9.3 Lichtverschmutzung	<p>Die bereits 2018 ergangenen Hinweise des Umwelt- und Naturschutzamtes zu Freiraumplanung und Naturschutz (umweltbezogene Stellungnahme vom 05.11.2018 Pkt. 10) - insbesondere die Aspekte zur Lichtverschmutzung:</p> <p>„Um die negativen Umwelteinwirkungen von Lichtverschmutzung auf die Fauna auszugleichen, sollen im gesamten Gebiet zum Schutz vor negativen Einwirkungen insektenfreundliche Beleuchtung installiert werden“</p> <p>Dazu sollte die Beleuchtungsstärke auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt und unnötige Abstrahlungen in die Umge-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt. Eine Regelung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>bung verhindert werden (Grundsatz "So viel wie unbedingt nötig, so wenig wie möglich.") unter Berücksichtigung folgender Punkte: Vermeidung von kaltweißen Leuchtmitteln mit hohem Blaulichtanteil (günstige Lichtfarbe warmweiß-gelb < 3.000 Kelvin im Außenbereich besser < 1.700 Kelvin), Oberflächentemperatur < 60° C, Verwendung von Lampen mit geschlossenem Gehäuse, Abblendung unter der Horizontalen und möglichst niedrige Anbringung der Lichtquellen - siehe auch den entsprechenden Leitfaden/Skript des BfN: https://www.bfn.de/publikationen/bfn-schriften/bfn-schriften-543-leitfaden-zur-neugestaltung-und-umruestung-von.</p> <p>sowie zu Baum- und Artenschutz (Pkt. 13) – die Vermeidungsmaßnahmen zu Vogelschlag an Glas - werden unsererseits unterstützt und bekräftigt und sollten bereits bei dem vorgesehenen freiraumplanerischen Wettbewerb beachtet und berücksichtigt werden, um auch das zukünftige Risiko für Tötungen und Verletzungen von geschützten Arten bestmöglich zu minimieren.</p>	
		9.4 Verwendung gebietsheimischer Pflanzen	Die besondere, vorzugsweise Berücksichtigung von gebietseigenen Pflanzenarten zur Gestaltung der Außenanlagen sowie öffentlichen Grünflächen und für ggf. notwendige Ersatzpflanzungen wird dringend empfohlen (siehe dazu die Broschüre der Senatsverwaltung - abrufbar unter: Pflanzen für Berlin - Verwendung gebietseigener Herkünfte (stiftung-naturschutz.de)), da auch damit die heimische Tierwelt und der Biotopverbund im innerstädtischen Bereich gefördert werden können.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt. Eine Regelung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.</p>
		9.5 Artenschutzfachbeitrag	<p><u>Ergänzende Stellungnahme vom 19.06.2025</u></p> <p>Ich habe mir heute die von Ihnen zur Verfügung gestellten Unterlagen, die zum Zeitpunkt meiner SN vom 12.11.2024 nicht vorlagen bzw. zur Verfügung gestellt wurden, angesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faunistische und vegetationskundliche Kartierungen (Stand: Dezember 2022, 30 S.) 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Bedenken hinsichtlich der Aktualität der Erfassungen und der fehlenden Angaben zu den Uhrzeiten der Erfassungen werden zur Kenntnis genommen. Nachkartierungen oder eine erneute Erfassung wurden seitens der unteren</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>- Artenschutzfachbeitrag (07. Oktober 2022, 22 S.) Hinsichtlich der Kartierungen ist bei der Brutvogelerfassung anzumerken, dass die Nachtbegehung bereits 2018 stattfand. Auch fehlt die Angabe der Erfassungszeiten, die für eine realistische Beurteilung notwendig sind. Die Hinweise zur Aktualität der Erfassungen in der o.g. SN bleiben bestehen. Hier muss die zuständige UNB des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf beurteilen, ob ggf. Nachkartierungen oder eine erneute Erfassung notwendig werden.</p> <p>Unsere Zuständigkeit würde sich im Fall der Notwendigkeit einer Ausnahmeerteilung ergeben. Nach Durchsicht der Unterlagen ist dies zum jetzigen Zeitpunkt/Planungsstand nicht unmittelbar ersichtlich bzw. abzusehen.</p> <p>Allerdings ist die Planung und finale Gestaltung des Hardenbergplatzes weiterhin noch sehr vage, so dass die Hinweise auf S. 3 der SN weiterhin bestehen bleiben.</p>	<p>Naturschutzbehörde des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf nicht gefordert.</p> <p>Die Notwendigkeit einer Ausnahmeerteilung ist auch aus Sicht des Plangebers nicht erkennbar.</p>
10	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, IV	10.1	<p>Im Rahmen der o.g. Beteiligung nehme ich hinsichtlich des Aufgabenbereiches der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), Abteilung IV, wie folgt Stellung:</p> <p>Die planungsrechtliche Sicherung des Hardenbergplatzes als öffentliche Verkehrsfläche ohne Bebauung bzw. verkehrsfremde Nutzungen wird befürwortet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Sicherung des Hardenbergplatzes als öffentliche Verkehrsfläche ohne Bebauung bzw. verkehrsfremde Nutzungen befürwortet wird.</p>
		10.2 besondere Zweckbestimmung Hardenbergplatz	<p>Gegen die beabsichtigte Festsetzung der öffentlich gewidmeten Straßenverkehrsfläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Stadtplatz“ (sh. Begründung zum Entwurf des Bebauungsplan 4-69c, Abs. IV.1) bestehen jedoch grundlegende Bedenken.</p> <p>In den aktuellen Karten des übergeordneten Straßennetzes für Berlin ist der Hardenbergplatz insbesondere aufgrund seiner</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Sachlage hinsichtlich der Einstufung des Hardenbergplatzes als Ergänzungsstraße, seiner hohen verkehrlichen Bedeutung für den ÖPNV und den Radverkehr sowie seiner Widmung als öffentliche Straße nach dem Berliner Straßengesetz wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Bedeutung für den straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Ergänzungsstraße (Stufe IV) eingestuft. Im Bestand ist der Hardenbergplatz ein zentraler Verkehrsknotenpunkt in der City West, dessen Funktion und Gestaltung maßgeblich durch die Abwicklung des öffentlichen Busverkehrs und den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt wird. Wichtige Wegeverbindungen und Umsteigebeziehungen für den Fußverkehr bzw. die Fahrgäste des ÖPNV verlaufen über den Platz. Der Radverkehr frequentiert den Platz vorrangig entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Route des Radvorrangnetzes. Somit ist festzustellen, dass der Hardenbergplatz die originären Aufgaben einer öffentlichen Verkehrsfläche übernimmt und aufgrund seiner Widmung auch die straßenrechtlichen Eigenschaften einer öffentlichen Straße erfüllt. Hierbei ist zu erwähnen, dass auch der MIV in der Funktion „Zubringerverkehr Bahn“ zumindest eine gewisse Berechtigung hat.</p> <p>Eine davon abweichende Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr ist grundsätzlich möglich und im Sinne einer verbesserten Funktionalität und erhöhten Aufenthaltsqualität durchaus zu befürworten. Aus Sicht der SenMVKU müssen dabei aber die verkehrlichen Nutzungsansprüche Vorrang vor der freiräumlichen Qualifizierung der Platzfläche haben. Die geplante Zweckbestimmung „Stadtplatz“ wird dieser Priorisierung nicht gerecht und wird abgelehnt. Eine verbindliche textliche Erläuterung in Form einer textlichen Festsetzung für die angestrebte Nutzung und Widmung des Stadtplatzes ist zudem weder in der Begründung noch im Entwurf der Planzeichnung enthalten.</p> <p>Nach der Festsetzung des B-Planentwurfs 4-69c soll ein freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt und als Grundlage</p>	<p>Es ist klarzustellen, dass der Hardenbergplatz als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden soll. Die (ergänzende) Festsetzung einer besonderen Zweckbestimmung ändert daran nichts.</p> <p>Die geforderte Festsetzung einer besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsfläche“ ist planungsrechtlich nicht möglich, da "Verkehrsfläche" keine besondere Zweckbestimmung darstellt. Folgerichtig wäre es vielmehr, dann keine besondere Zweckbestimmung, sondern lediglich - wie bei der Hardenbergstraße - Straßenverkehrsfläche festzusetzen.</p> <p>Diese Option wurde erwogen, aber verworfen. Es ist, auch zur Umsetzung des Rahmenplans Hertzallee / Hardenbergplatz als eine vom Senat beschlossene städtebauliche Planung, ausdrückliches Ziel des Bebauungsplans, den besonderen verkehrlichen Charakter des Platzes auch planungsrechtlich zu sichern. Mit Festsetzung einer Straßenverkehrsfläche ohne besondere Zweckbestimmung würde dieses Ziel verfehlt.</p> <p>Um den Bedenken von SenMVKU IV Rechnung zu tragen, wird die besondere Zweckbestimmung für die öffentliche Verkehrsfläche Hardenbergplatz in "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" konkretisiert. Dies trägt einerseits der hohen, stadtweiten Bedeutung des Platzes für den ÖPNV Rechnung, der sich auch in der Einstufung des Hardenbergplatzes als Ergänzungsstraße widerspiegelt. Andererseits verdeutlicht die besondere Zweckbestimmung (weiterhin) die wichtige Funktion als Stadtplatz.</p> <p>Eine verbindliche textliche Erläuterung in Form einer textlichen Festsetzung für die angestrebte Nutzung und Widmung des Stadtplatzes ist zudem weder in der Begründung noch im Entwurf der Planzeichnung enthalten.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>für die künftige Gestaltung des Hardenbergplatzes dienen. Unter Berücksichtigung verkehrlicher Vorgaben sind auf Seite 19 der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 4-69c wesentliche Ziele der Aufgabenstellung benannt, abgeleitet aus den funktionalen und gestalterischen Herausforderungen sowie den bestehenden Defiziten.</p> <p>Angesichts der bestehenden verkehrlichen Nutzungen und der zukünftig wachsenden Bedeutung des Hardenbergplatzes für den ÖPNV ist daher kein Grund erkennbar, warum anstelle des gesetzlich eindeutig definierten Terminus „Verkehrsfläche“ der Begriff „Stadtplatz“ gewählt wurde. Im Übrigen wird im Bericht über den Rahmenplan Hertzallee/ Hardenbergplatz (Stand Mai 2022), Grundlage für das B-Planverfahren 4-69c, die planungsrechtliche Sicherung des Hardenbergplatzes als öffentliche Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Verkehrs- und Stadtplatz“ erwähnt. Da derzeit die Flächeninanspruchnahme durch verkehrliche Funktionen nicht konkret einzugrenzen ist, kann diese Differenzierung aus Sicht der SenMVKU nicht weiterverfolgt werden.</p> <p>Es ist unstrittig, dass der Hardenbergplatz auch in Zukunft ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, also eine Drehscheibe für alle Belange des ÖPNV in der City West sein wird. Mit der geplanten Straßenbahnneubaustrecke vom Potsdamer Platz zum Bahnhof Zoologischer Garten wird der Platz weiter an Bedeutung für den ÖPNV gewinnen. Unstrittig ist auch, dass bezüglich der vorhandenen Platzgestaltung sowie der funktionalen Gliederung Handlungsbedarf besteht. Die notwendigen Verbesserungen sind aber auch mit der Zweckbestimmung „Verkehrsfläche“ zu erreichen, die aus Sicht der SenMVKU auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen alternativlos ist.</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		10.3	<p>Im weiteren Verfahren sind auch die nachfolgenden Hinweise bezüglich der vorliegenden Unterlagen zu beachten:</p> <p>Begründung_(Stand 24. Juni 2024)</p> <p><u>II.1.2. Bebauung und Nutzung</u></p> <p>„Der <i>Osten</i> des Platzes wird von breiten Gehwegflächen eingenommen, die auch als Vorplatz für die angrenzenden Nutzungen (Eingang Löwentor, Huthmacher-Haus) dienen.“</p> <p><u>II.1.4.1 Motorisierter Individualverkehr</u></p> <p>„Der Hardenbergplatz sowie die sich nord<i>westlich</i> des Platzes anschließende Hertzallee...“</p> <p><u>II.1.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr</u></p> <p>Hier ist die Aussage zu ergänzen, dass der Hardenbergplatz Teil des ÖPNV-Vorrangnetzes ist.</p> <p><u>II.1.4.3 Radverkehr</u></p> <p>Es ist zu prüfen, ob der hier erwähnte Bussonderfahrstreifen überhaupt für den Radverkehr freigegeben ist.</p> <p><u>II.2.3.2 Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030</u></p> <p>Abschnitt Übergeordnetes Straßennetz (S. 12):</p> <p>Die Planstände sind zu korrigieren. Die aktuellen Karten des übergeordneten Straßennetzes zum Bestand 2023 (Stand Januar 2023) und die Planung 2030 (Stand Oktober 2023) können über den nachfolgenden Link abgerufen werden:</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung</p> <p>Die Begründung wird entsprechend der Hinweise fortgeschrieben.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/stras-sen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/</p> <p>Die jeweils aktuelle Bestandskarte ist im Geoportal des Landes Berlin verfügbar.</p>	
		10.4	<p><u>II.2.8.1 U-Bahnhof Zoologischer Garten der Linien 2 und 9</u></p> <p>Innerhalb des B-Plangebietes und unmittelbar südöstlich an-grenzend befinden sich die planfestgestellten und in Betrieb be-findlichen U-Bahnlinien U2 und U9 mit dem U-Bhf. „Zoologi-scher Garten“ als unterirdische Verkehrsanlagen.</p> <p>Dieser Sachverhalt wird in diesem Abschnitt erwähnt, im Entwurf der Planzeichnung sind jedoch nur Teile der U-Bahnanlage zeichnerisch als planfestgestellte Bahnanlage (Farbgebung lila) dargestellt. Die unterirdisch verlaufenden Verkehrsanlagen der U-Bahn sind im Entwurf der Planzeichnung nicht in Gänze zu er-kennen und somit nachzutragen. Diese Anlagen sind zumindest innerhalb der B-Plangrenzen als planfestgestellt nachrichtlich zu übernehmen. Die nachrichtliche Übernahme der U-Bahnan-lagen erfordert eine entsprechende Ergänzung der „Zeichener-klärung“ im Entwurf der Planzeichnung</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die nachrichtliche Übernahme von nach anderen gesetzli-chen Vorschriften getroffener Festsetzungen dient der In-formation und dem Verständnis der Planung (vgl. § 9 Abs. 4 BauGB). Sie hat keine rechtlichen Auswirkungen.</p> <p>Wie in der Begründung dargelegt, hat der Plangeber ent-schieden, dass eine nachrichtliche Übernahme der unterir-dischen Teile der U-Bahn unterhalb von Verkehrs- und Bahnflächen zum Verständnis der Planung nicht notwendig oder zweckmäßig ist. Auch für die städtebauliche Beurtei-lung von Baugesuchen ist sie nicht erforderlich. Die beste-hende Darstellung in der Planunterlage ist ausreichend. Diese Vorgehensweise entspricht der gängigen Berliner Praxis.</p>
		10.5	<p><u>III Entwicklung der Planungsüberlegungen; Abschnitt „Vorgese-hener freiraumplanerischer Wettbewerb Hardenbergplatz“ (S. 18f):</u></p> <p>Der Satz „Auch ein Wegfall der öffentlichen Parkplätze ein-schließlich der Parkplätze für Reisebusse bei Beibehaltung von Möglichkeiten zum Ein- und Aussteigen ist zu erwarten, um den nötigen Flächenmehrbedarf für den ÖPNV zur Verfügung zu stellen.“ lässt offen, ob das Ein- und Aussteigen den Reisebus-verkehr betreffend auch weiterhin auf dem Hardenbergplatz er-folgen soll oder ob für diese Zwecke Ersatz-Flächen in angren-zenden Straßenräumen unterzubringen sein werden. In der Ver-kehrsuntersuchung werden hierzu keinerlei Aussagen getroffen.</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Die Frage, ob auf dem Hardenbergplatz Reisebussen auch künftig das Halten zum Ein- und Aussteigen erlaubt werden soll, soll erst bei Erarbeitung der Auslobung zum freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb bzw. im Wettbewerb selbst geklärt werden.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Im Hinblick auf die im freiraumplanerischen Wettbewerb zu berücksichtigenden Anforderungen ist eine Präzisierung erforderlich. In V.1.1 heißt es hierzu: „...die Abwicklung des Reisebusverkehrs im Umfeld des Bahnhofs Zoologischer Garten...“.	
		10.6 Sperrung für den MIV	Gleiches gilt auch für die Sperrung des Platzes für den MIV. Hier ist eindeutig zu formulieren, dass der Platz künftig nur von Anlieger- und Sonderverkehren befahren wird.	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.
		10.7 Sperrung für den MIV	Die Aussage „In der Verkehrsuntersuchung wird nachgewiesen, dass eine Sperrung und ein Wegfall der Parkmöglichkeiten die mittlere Wartezeit an den umliegenden Knotenpunkten etwas reduzieren könnte.“ erscheint im Abgleich mit den differenzierten Ergebnissen der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen in der Verkehrsuntersuchung als zu pauschal und sollte daher inhaltlich geschärft oder aber gestrichen werden.	Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung Die zitierte Aussage ist Teil des Ausblicks auf den freiraumplanerischen Wettbewerb für eine eventuelle Umgestaltung des Platzes. Sie beschreibt nicht die verkehrlichen Auswirkungen des Bebauungsplans. Die Aussage wird gestrichen.
		10.8	<u>IV.2.2 Öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung "Stadtplatz" (S. 20f)</u> Zu einem möglichen künftigen Ausschluss des MIV auf dem Hardenbergplatz heißt es: „Ein Ausschluss bestimmter Benutzungsarten, Benutzungszwecke oder Benutzerkreise ist nicht Gegenstand der Zweckbestimmung, wird durch sie aber auch nicht ausgeschlossen. Der endgültige Umfang der auf dem Hardenbergplatz zulässigen Nutzungen wird durch Widmung nach dem Berliner Straßengesetz, ggf. in Verbindung mit Sondernutzungserlaubnissen, festgelegt. Die Frage, ob und wie die bestehende Widmung geändert wird, wird entschieden, wenn die künftige verkehrliche Funktion des Platzes im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs geklärt wurde.“	Kenntnisnahme Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Hierzu wird angemerkt, dass die Option einer Herausnahme des MIV auf der Platzfläche bereits im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs zu beachten und in den Konzeptionen mitzudenken ist.	
		10.9 Verkehrsuntersuchung	Seite 7 / Abb. 3: Beschriftung in der Abbildung. Hier wird die M 41 dargestellt. Die M 41 ist gemäß NVP die Bezeichnung für die Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz- Schöneweide. Die Beschriftung müsste somit in „Potsdamer Platz- Zoologischer Garten“ geändert werden.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Beschriftung der Abbildung 3 wird angepasst.
		10.10	Seite 7 / letzter Absatz: Eine Abbildung mit Darstellung des aktuellen Landesstraßenplans für den Bereich des Plangebietes ist zu ergänzen.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Eine Übersichtskarte sowie eine textliche Erläuterung, dass die Hardenbergstraße als Straße II. Ordnung eingestuft ist und somit Bau und ggf. Änderung nach § 22 BerlStrG einer Planfeststellung bedürfen, werden ergänzt.
		10.11	Seite 10 / erster Absatz: Hier wird auf farbig gekennzeichnete Fahrradrouten hingewiesen, die nicht in der Abbildung 6 enthalten sind.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Text wird korrigiert.
		10.12	Seite 10: Ergänzung einer Abbildung mit Verlauf der Buslinien im Vorrangnetz.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Eine Übersichtskarte sowie eine textliche Erläuterung, dass im Plangebiet Busstrecken im Vorrangnetz bzw. im Vorrangnetz mit Nachtangebot liegen, werden ergänzt.
		10.13	Seite 12 / Fußverkehr: Auch in Höhe der Jebensstraße befindet sich eine signalisierte Furt über die Hardenbergstraße. Darüber hinaus besteht auf der Platzfläche eine ungesicherte Querungsstelle und in der Hertzallee eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Abbildung wird - mit Ausnahme der bereits dargestellten Querungshilfe Hertzallee - angepasst. Die Abbildung wird in das Kapitel „Fußverkehr“ verschoben.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		10.14	Seite 12 / Abb. 7: Auf der Ostseite des Hardenbergplatzes sind insgesamt drei Ausstiegshaltestellen darzustellen.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Abbildung 7 wird entsprechend ergänzt.
		10.15	Seite 13 / Radverkehr: Die hier erwähnte Übersicht der InfraVelo (Stand?) ist als Anlage (ggf. auszugsweise) beizufügen.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Übersicht wird ergänzt.
		10.16	Seite 15 / Abb. 9: Mit Bezug zu den textlichen Erläuterungen sind auch die Haltestellenbereiche in der Hardenbergstraße zu kennzeichnen. Ebenso sollte die Verortung der vorhandenen Bus- Betriebsendhaltestelle an der Hertzallee berücksichtigt werden.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Abbildung 9 wird ergänzt.
		10.17	Seite 15 / Abb. 10: redaktionelle Anpassung. „...wie in der Abbildung 10 dargestellt, im Tagesverkehr von elf BVG-Buslinien angefahren...“ Es werden in Abb. 10 zwölf Buslinien dargestellt.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Text wird korrigiert.
		10.18	Seite 16, 17 / MIV und Abb. 11: Der Hardenbergplatz ist mit der Einstufung als Ergänzungsstraße selbst Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes (sh. Abb. 4 und 5). In der Abb. 11 sind die entsprechenden Verkehrsflächen farbig zu kennzeichnen. Die Hertzallee beginnt weiter westlich in Höhe der vorhandenen Mittelinsel nahe der nördlichen „Zufahrt Zoo“. Insgesamt sind die Beschreibungen zur Abwicklung des Kfz-Verkehrs zu prüfen bzw. zu präzisieren. So ist z.B. die westliche Fahrbahn „öffentlich“ aber nur eingeschränkt befahrbar. Teilweise sind Erläuterungen anhand der Abb. 11 nicht nachvollziehbar, da z.B. der erwähnte Zugang zum U-Bahnhof nicht	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Abbildung 11 wird ergänzt und korrigiert. Der Text wird korrigiert und präzisiert.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>dargestellt ist. Hilfreich wäre auch eine Kennzeichnung der zugelassenen Fahrtrichtungen in der Abb. 11.</p> <p>Über die „Zufahrt Huthmacher-Haus“ wird auch die Anlieferung für das „Bikini“ abgewickelt.</p>	
		10.19	<p>Seite 18, 19 und Abb. 12/ weitere verkehrliche Nutzungen:</p> <p>Die gesamte Platzfläche mit Ausnahme der Flächen der DB vor dem Bahnhofsgebäude ist eine öffentliche Straßenverkehrsfläche. Um die Aussagen bezüglich des nicht öffentlichen Straßengeländes in diesem Absatz nachvollziehen zu können, ist die Abgrenzung zwischen Bahngelände und öffentlicher Verkehrsfläche in der Abb. 12 darzustellen. In der Abb. 12 sind auch die Parkstände für Elektrofahrzeuge, die Haltestelle für die Buslinie „Elstal“ und die Nachrückplätze für den Taxiverkehr zu kennzeichnen. Weiterhin ist in der Abb. 12 farbig zu differenzieren zwischen den Parkständen für Reisebusse und den Stellplätzen für die Bundespolizei.</p> <p>Die erwähnte DB Flinkster Carsharing-Station befindet sich nahe der Stellplätze für die Bundespolizei nicht südlich der Jelbi-Station.</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens</p> <p>Die Abbildung 12 wird korrigiert und ergänzt.</p> <p>Der Text wird bezüglich der Lage der DB Flinkster Carsharing-Station korrigiert.</p>
		10.20	<p>Seite 20/ erster Absatz:</p> <p>Der Begriff „Leistungsknoten“ sollte durch „LSA - Knotenpunkte“ ersetzt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens</p> <p>Der Begriff wird geändert.</p>
		10.21	<p>Seite 20/ Abschnitt 2.1:</p> <p>Die Sperrung des Hardenbergplatzes für den MIV umfasst nicht die notwendigen Anlieger- und Sonderverkehre. Anlieger- und Sonderverkehre, Besucher des Zoologischen Gartens mit Mobilitätseinschränkungen befahren und verlassen den Hardenbergplatz über den Knotenpunkt mit der Hardenbergstraße/ Joachimsthaler Straße.</p> <p>Die Budapester Straße beginnt im Knotenpunkt Kantstraße. Die</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens</p> <p>Der Abschnitt wird entsprechend korrigiert und ergänzt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Straßenbahnlinie biegt aus der Hardenbergstraße auf den Platz ein.</p> <p>Bei der Auflistung der Grundannahmen für die verkehrliche Untersuchung fehlen ein Hinweis auf die veränderte Verkehrsführung in der Hertzallee, den Erhalt der Bus-Betriebsendhaltestelle an der Hertzallee und eine sichere Führung des Rad- und Fußverkehrs unter Berücksichtigung der Wegebeziehungen. Mit den geplanten Maßnahmen soll der Durchgangsverkehr zwischen dem Knotenpunkt Hardenbergstraße/ Hardenbergplatz - Joachimsthaler Straße und dem Knotenpunkt Hertzallee/ Fasanenstraße unterbunden werden.</p> <p>Die erwähnte Abb. 15 ist auf Seite 30 zu finden.</p>	
		10.22	<p>Seite 27/ Abschnitt 2.7:</p> <p>Die getroffenen Annahmen bezüglich der räumlichen Verkehrsverteilung sind anhand einer Grafik zu veranschaulichen. Verkehrsführung in der Hertzallee ist zu erläutern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie im Gutachten unter 2.5 auf S. 15 klargestellt, trifft der Bebauungsplan 4-69c keine Festsetzungen, die die aktuelle Nutzung ändern oder sich auf das Verkehrsaufkommen auswirken. Mögliche Änderungen werden in nachgelagerten Verfahren behandelt.</p> <p>Die Verkehrsführung in der Hertzallee ist nicht Gegenstand der Planung. Mögliche Änderungen werden in nachgelagerten Verfahren behandelt.</p>
		10.23	<p>Seite 37/ Übersicht der Leistungsfähigkeitsberechnung:</p> <p>Signalbezeichnungen ohne Abb. bzw. Verweis auf einen angefügten Signallageplan sind nicht nachvollziehbar. Dieser Hinweis gilt auch für nachfolgende Abschnitte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ergänzung einer Abbildung ist nicht erforderlich, da Abbildung 16 eine Übersicht der Knotenpunkte zeigt. Detaillierte Angaben sowie Grafiken finden sich in Anlage 2.</p>
		10.24	<p>Seite 40/ Abschnitt 3.2:</p> <p>Das Fazit der Leistungsfähigkeitsuntersuchung macht deutlich, dass die umliegenden signalisierten Knotenpunkte Hardenbergstraße / Fasanenstraße und Hardenbergstraße/ Hardenbergplatz - Joachimsthaler Straße insbesondere für die Prognose</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Bebauungsplan 4-69c beeinträchtigt nicht die Leistungsfähigkeit der erwähnten Knotenpunkte. Mögliche Maßnahmen sollen Gegenstand Planungen für die Stra-</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			nicht ausreichend leistungsfähig sind. Es ist darzulegen, wie mit den bestehenden Defiziten bei der weiteren Entwicklung des Quartiers Hertzallee/ Hardenbergplatz umgegangen wird bzw. welche konkreten Schritte oder Maßnahmen zum Abbau der Defizite im weiteren Verfahren untersucht werden.	ßenbahnneubaustrecke sein, da diese die Verschlechterungen maßgeblich verursacht.
		10.25	Seite 44 / Abschnitt 4.2: Bei der Ermittlung des Flächenbedarfs für Fahrradabstellanlagen ist zu beachten, dass die vorhandene Kapazität (112 Stellplätze) um 434 Stellplätze auf insgesamt 546 Stellplätze erhöht wird.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Text wird korrigiert.
		10.26	Seite 44 / Abschnitt 4.3: Die Hardenbergplatz ist aufgrund seiner Bedeutung für den ÖPNV (Vorrangnetz) Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes. Vor diesem Hintergrund sind die Aussagen im ersten Absatz zu prüfen.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Text wird korrigiert.
		10.27	Seite 45 / ÖPNV: „...mit der Inbetriebnahme der Straßenbahnneubaustrecke M41 vom Potsdamer Platz zum Zoologischen Garten der bestehende Metrobus ersetzt wird.“	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Text wird korrigiert.
		10.28	Seite 48 / Kap. 5: „...Neugestaltung des Hardenbergplatzes mit der Einbindung der Straßenbahnlinie M41 Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz - Zoologischer Garten bis ab ca. 2030 vor.“ [Vgl. hierzu Begründung S. 18: Eine Umsetzung der finalen Gestaltung des Hardenbergplatzes ist damit erst ab ca. 2030 realistisch.]	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Text wird korrigiert.
		10.29	Weitere Anmerkungen - Von dem geplanten freiräumlichen Wettbewerb sind die übergeordneten verkehrlichen Belange betroffen, was eine	Kenntnisnahme Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			frühzeitige Einbindung der Abt. IV der SenMVKU in diesen Prozess erfordert.	den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.
		10.30	<ul style="list-style-type: none"> - In der Verkehrsuntersuchung ist der Bezug zu allen Abbildungen im Text sicherzustellen. - Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr sind in öffentlichen Straßen nicht mit dem Begriff „Stellplätze“ zu bezeichnen. - Im gesamten Dokument inkl. der Anlagen sollte es Straßenbahn anstatt Tram heißen. 	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Die Untersuchung wird überprüft und korrigiert.
11	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, V	11.1	<p>Es wurden folgende Fachbereiche der Abteilung V Tiefbau beteiligt und um Stellungnahme gebeten: V A E, V B A, V B B, V B C, V B D, V B E, V B F, V C A, V C B, V C C, V C D, V C E, V D, V E</p> <p>Von den Fachbereichen V B E, V D und V E gab es Hinweise bzw. allg. Hinweise.</p> <p>Von den Fachbereich V C B liegt keine Stellungnahme vor.</p>	Kenntnisnahme Die Hinweise der Fachbereiche V B E, V D und V E werden im Folgenden ausgewertet.
		11.2 öffentliche Beleuchtung	<p>Fachbereich V B E: Ich bitte die Belange der öffentlichen Beleuchtung für alle untenstehenden Vorgänge wie folgt aufnehmen zu lassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sind von der Baumaßnahme Anlagen der öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin einschließlich der Netzanschlussleitungen betroffen, ist die Vorgehensweise mit dem Betreiber, Stromnetz Berlin GmbH, BerlinLicht, DG-AL, Eichenstraße 3A, 12435 Berlin, Telefon 030/49202 8100 abzustimmen. Das gilt auch bei Auswirkungen auf die Beleuchtungsqualität. - Arbeiten an den Anlagen der öffentlichen Beleuchtung und Provisorien gehen zu Lasten des Verursachers. - Ein neues Beleuchtungskonzept sollte sich harmonisch in das 	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Belange der öffentlichen Beleuchtung werden durch den Bebauungsplan nicht berührt. Die Hinweise betreffen in erster Linie den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Sie werden zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Gesamtensemble einfügen und die entsprechende funktionelle und gestalterische Tag- und Nachtwirkung zeigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine neu zu errichtende öffentliche Beleuchtungsanlage kann in den Bestand der öffentlichen Beleuchtung Berlins übernommen werden (BerlStrG). - Für öffentliche Straßenbaumaßnahmen ist ein Beleuchtungsprojekt beim Betreiber der öffentlichen Beleuchtung Berlins einzureichen. - Die Kosten für die Beleuchtungsmaßnahme sind in die Baumaßnahme mit aufzunehmen. 	
		<p>11.3 Ingenieurbauwerke des Landes Berlin</p>	<p>Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, Abteilung V - Tiefbau, Bereich Brücken/Ingenieurbau - Erhaltung/Betrieb (SenMVKU, V D) gibt für den Aufgaben- und Verantwortungsbereich der Ingenieurbauwerke des Landes Berlin nach AZG i. V. m. ZustKat AZG Nr. 10 Abs. 6 Fehlmeldung ab.</p> <p>Allgemeiner Hinweis: Besteht der Bedarf an einem neuen Ingenieurbauwerk (z. B. Brückenbauwerke, Stützbauwerke ab 1,50 m, Lärmschutzwände ab 2,00 m) im öffentlichen Straßenland oder öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen und soll die Unterhaltungslast künftig an den Straßenbaulastträger für Ingenieurbauwerke öffentlicher Verkehrsflächen fallen, wird dieser Bedarf an SenMVKU, Abteilung V - Tiefbau gerichtet und hier nach Maßgabe der Kapazitäten die Baumaßnahme in eigener Zuständigkeit geplant, zur Ausführung nach Berliner Straßengesetz freigegeben und umgesetzt. Im Ausnahmefall können für untergeordnete Bauwerke Aufgaben an Dritte als Realisierungsträger übertragen werden. Dafür muss eine projektbezogene Einzelfallregelung im Rahmen einer Durchführungsvereinbarung zwischen Realisierungsträger</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass Belange des Fachbereichs V B E nicht betroffen sind.</p> <p>Die Errichtung neuer Ingenieurbauwerk im öffentlichen Straßenland ist nicht Gegenstand der Planung.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>und Straßenbaulastträger getroffen werden. Darin sind die Verantwortlichkeiten der Beteiligten eindeutig zu regeln, wie bspw. die Planung, Planfreigabe, Ausführung und die Beteiligung bis zur Übergabe zu erfolgen hat.</p> <p>Generell gilt: Für Ingenieurbauwerke, welche in die Unterhaltungslast von SenMVKU, V D fallen sollen, fordert die SenMVKU, V D für die Durchführung der Bauwerksüberwachung und -prüfung nach DIN 1076 sowie für Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen die Gewährleistung einer uneingeschränkten Zugänglichkeit von allen Seiten sowie zu jedem Bauwerksteil. Hierzu ist zu der bebauten Fläche zusätzlich ein 5,00 m breiter Streifen und die Zuwegung zum Bauwerk mit einem Geh- und Fahrrecht (Grunddienstbarkeit) für den Träger der Straßenbaulast durch den Realisierungsträger zu sichern.</p>	
		11.4	<p>Fachbereich V E 23: gegen die Planung bestehen keine Bedenken.</p> <p>Es wird aber darauf hingewiesen, dass die für Kampfmittel zuständige Ordnungsbehörde keine Kampfmittelfreiheitsbescheinigung erteilt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass Belange des Fachbereichs V E nicht betroffen sind.</p> <p>Der Hinweis bezüglich der Erteilung von Kampfmittelfreiheitsbescheinigungen ist für den Bebauungsplan nicht relevant.</p>
12	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, VI B	12.1	<p>Hinweise von VI B 6-22</p> <p>Ziel des Bebauungsplans 4-69c ist gemäß der Begründung unter I.2, Ziele und Zweck der Planung zunächst, den Hardenbergplatz bestandsorientiert planungsrechtlich zu sichern.</p> <p>Unter VII.4, Auswirkungen auf den Verkehr, heißt es in der Begründung:</p> <p>Die im Plangebiet bestehenden Verkehrsanlagen (Fahrbahnen, Gehwege, Radwege, Bushaltebuchten, Taxihalteplätze, Parkflächen, Straßenbegleitgrün) bleiben mit Rechtskraft des Bebauungsplans weiterhin zulässig. Die künftige Einteilung der</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass VI B 6-22 zum Bebauungsplan keine Hinweise hat.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Verkehrsflächen wird durch den Bebauungsplan nicht geregelt, sondern ist Gegenstand des geplanten freiraumplanerischen Wettbewerbs Hardenbergplatz und der Planfeststellungsverfahren für die geplanten Straßenbahnneubaustrecken. Die Festsetzungen des Bebauungsplans haben keinen Einfluss auf die Verkehrsstärke.</p> <p>Die planfestgestellten Bahnanlagen (Bahnhofsvorplatz, U-Bahnhof) werden nachrichtlich übernommen.</p> <p>Da also noch nicht absehbar ist, wie die konkrete Nutzung nach dem geplanten freiraumplanerischen Wettbewerb Hardenbergplatz aussehen wird, habe ich zu dem o.a. Bebauungsplan derzeit keine Hinweise.</p>	
		<p>12.2 verkehrliche Leistungsfähigkeit Knotenpunkte</p>	<p>Betroffene Lichtsignalanlagen (LSA)</p> <p>Untersucht wurden die Knotenpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 07032 Hardenbergstr./Fasanenstr. - 07033 Hardenbergstraße/Hardenbergplatz - Joachimsthaler Straße - Fasanenstr./Hertzallee <p>Im Untersuchungsgebiet besteht eine hohe LSA-Dichte. Insbesondere im südlichen Umfeld gibt es ein Zusammenspiel der LSA 07033, 07034 Joachimsthaler Str./Kantstr. und 07035 Hardenbergstr. - Budapester Str./Kantstr. Aus welchem Grund bei einer derart hohen Anzahl von betroffenen LSA nur 3 Knotenpunkte betrachtet worden sind, wird nicht begründet.</p> <p><u>07032 Hardenbergstr./Fasanenstr.</u></p> <p>Die LSA wird bereits im Bestand als nicht leistungsfähig eingestuft. Im Fazit wird jedoch ausgeführt, dass für „alle vier Szenarien die Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden“ konnte (S. 40). Mit welchen Mitteln diese Leistungsfähigkeit erreicht wird,</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die zu untersuchenden Knotenpunkte wurden mit Sen-MVKU IV C abgestimmt.</p> <p>Die Einschätzungen zu Leistungsfähigkeit der untersuchten Knotenpunkte werden zur Kenntnis genommen. Sie decken sich weitgehend mit den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Zum Knotenpunkt Hardenbergstr./Fasanenstr ist anzumerken, dass die Verkehrsuntersuchung nicht zu dem Schluss kommt, dass für „alle vier Szenarien die Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden“ konnte. Die Aussage bezieht sich auf den Knotenpunkt Fasanenstr./Hertzallee.</p> <p>Die Untersuchung, ob und wie die Leistungsfähigkeit der (koordinierten) LSA im Umfeld (z. B durch Verlängerung der Umlaufzeiten) verbessert werden kann, soll im Rahmen der Planungen für die Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz - Zoologischer Garten erfolgen. Die Anregung, die Knotenpunkte Joachimsthaler Str./Kantstr. (LSA 07034) und Hardenbergstr. - Budapester Str./Kantstr. (LSA 07035) einzubeziehen, kann dabei berücksichtigt werden.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>ergibt sich aus dem Gutachten leider nicht.</p> <p><u>07033 Hardenbergstraße / Hardenbergplatz - Joachimsthaler Straße</u></p> <p>Die LSA wird im Bestand in der Spätspitze als nicht leistungsfähig eingestuft. Die Prognosebelastung kann dann auch in der Frühschicht nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden.</p> <p><u>Fasanenstr./Hertzallee</u></p> <p>Der Knotenpunkt ist auch ohne LSA leistungsfähig. Inwiefern hier künftig eine Fußgänger-LSA erforderlich sein wird, muss im weiteren Verfahren evaluiert werden.</p> <p>Fazit</p> <p>Die bestehenden Umlaufzeiten von 60s schränken die Leistungsfähigkeit der LSA ein. Zudem lassen sich mit den kurzen Umlaufzeiten die aktuellen Vorgaben des Mobilitätsgesetzes zu den Querungsbedingungen des Fußverkehrs kaum erfüllen. Eine Erhöhung der Umlaufzeiten ist technisch zwar möglich, allerdings müssen diese zur Erreichung einer Koordinierung innerhalb eines Streckenzugs identisch sein. Aufgrund der hohen LSA-Dichte in dem Bereich müssen daher Anpassungen an vielen LSA vorgenommen werden.</p> <p>Der gutachterlichen Einschätzung, dass „die Verbesserung der Leistungsfähigkeit beider Anlagen inklusive miteinander koordinierter angrenzender Lichtsignalanlagen [...] in einem weiteren Schritt untersucht werden“ sollte, schließe ich mich an.</p>	<p>Eine Planung für zur Optimierung der LSA im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 4-69c ist nicht erforderlich, da durch die geplanten Festsetzungen die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Umfeld nicht beeinträchtigt wird. Sie wäre zum gegenwärtigen Zeitpunkt auch nicht sinnvoll möglich, da konkrete Planungen zu Führung der geplanten Straßenbahnstrecke noch nicht vorliegen.</p>
13	Senatsverwaltung für Finanzen	13.1	Gegen den o. g. B-Plan bestehen im Grundsatz keine Bedenken.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass im Grundsatz keine Bedenken gegen den Bebauungsplan bestehen.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
14	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe	14.1	Hinsichtlich des o.g. Bebauungsplanverfahrens bestehen seitens der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe keine Bedenken.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken gegen den Bebauungsplan bestehen.</p>
15	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Bezirksbürgermeisterin	15.1	<p>Grundsätzlich wird die Weiterentwicklungsabsicht für den Hardenbergplatz begrüßt. Zum Bebauungsplanverfahren möchte ich ergänzend zur bereits aus der Abteilung Stadtentwicklung, Liegenschaft und IT des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf am 30. September 2024 übermittelten Stellungnahme wichtige Aspekte formulieren.</p> <p>Seit vielen Jahren ist der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf in Runden Tischen zur Aufwertung der Region rund um das Gelände des Bahnhofs Zoologischer Garten vertreten und versucht gemeinsam mit den zuständigen Senatsverwaltungen, Trägern öffentlicher Belange und Gewerbetreibenden vor Ort eine Qualifizierung des Areals auf den Weg zu bringen. Ich erinnere u.a. an die Entwicklung der Charta City West 2040 mit begleitendem Mobilitätskonzept, an die sich noch in der Bearbeitung befindliche Bereichsentwicklungsplanung des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf oder das SmartSpace Projekt zur digitalen Vergabemöglichkeit für die Nutzung des begrenzten Raumes. Der Hardenbergplatz ist aktuell ein Verkehrsplatz mit großen Herausforderungen, verschmutzt, verwahrlost und beschämend. Dennoch hat er gesamtstädtische Bedeutung und wird von unterschiedlichsten Nutzergruppen regelmäßig frequentiert.</p> <p>Was bisher fehlt, ist eine durch alle Stakeholder verabschiedete Vision mit detailliertem Konzept für den Hardenbergplatz, die die Grundlage für einen Bebauungsplan bilden sollte. Der Hardenbergplatz muss im städtebaulichen Kontext mit den Straßen und Plätzen der City West gedacht werden. Er bietet ein großes Potential für eine vernetzte Mobilität, den Erhalt des Stadtklimas durch Entsiegelung und für Begegnung unterschiedlicher Nutzergruppen. Er versteht sich als Entree zur City West -</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die die Weiterentwicklungsabsicht für den Hardenbergplatz grundsätzlich begrüßt wird.</p> <p>Eine durch alle Stakeholder verabschiedete Vision mit detailliertem Konzept für den Hardenbergplatz ist für die Aufstellung des Bebauungsplans nicht erforderlich, da die Regelungsinhalte des Bebauungsplans eine solches Konzept nicht abbilden sollen. Wie in der Begründung bereits dargestellt, soll ein solches Konzept im Anschluss an das Bebauungsplanverfahren im Rahmen eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs erarbeitet werden.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die Einbindung des Hardenbergplatzes in den städtebaulichen Kontext der City West in erster Linie Gegenstand der in Aufstellung befindlichen BEP "City West" ist.</p> <p>Die weiteren wichtigen Aspekte zum Bebauungsplanverfahren werden ebenfalls zur Kenntnis genommen. Sie decken sich weitgehend mit Einschätzung des Plangebers zur gegenwärtigen Situation und zu den notwendigen weiteren Planungsschritten.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>einem der beliebtesten Shopping- und Erlebnisquartiere unserer Stadt - und sollte sich dafür als würdig erweisen. Unweit des Boulevard Kurfürstendamm gelegen, empfängt er tagtäglich tausende Menschen, die zum einen den Bahnhof Zoologischer Garten für den Ein-, -Um- und Ausstieg nutzen, die aber auch den Bahnhof als Eingang für einen Besuch in der City West wählen.</p>	
		<p>15.2 Zeitpunkt Beschluss Bebauungsplan</p>	<p>Lebendige Erdgeschosszonen, gastronomische Angebote in Pavillons auf begrünten, entsiegelten Flächen, einem unterirdischen Parkhaus für Fahrräder und weitere E-Mobility-Angebote - gut strukturiert, ein oberirdischer Stadtplatz, der auch Funktionen eines Stadtplatzes erfüllt, sind nur dann zu ermöglichen, wenn vor Festsetzung der Verkehrsfläche eine Vision erarbeitet wird, die sich an den aktuellen Herausforderungen und unterschiedlichsten Platzbedarfen orientiert.</p> <p>Ein festgesetzter Verkehrsplatz wird nie eine entsprechende Aufenthaltsqualität ermöglichen, die sich sowohl Berliner*innen, als auch Gäste unserer Stadt wünschen und auch von einer Metropole erwarten.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Eine Zurückstellung des Beschlusses über den Bebauungsplan 4-96c bis zur Fertigstellung der Vision würde das Bebauungsplanverfahren auf unbestimmte Zeit verzögern und soll daher nicht erfolgen. Es ist unklar, in welchem zeitlichen und organisatorischen Rahmen die in der Stellungnahme thematisierte Vision erarbeitet werden soll und welchem Verhältnis sie zum dem (ebenfalls) geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb stehen soll.</p> <p>Zudem ist eine Zurückstellung zur Umsetzung der in der Stellungnahme beschriebenen Planungsziele auch nicht erforderlich. Die geplante Festsetzung des Hardenbergplatzes als Verkehrsfläche, nunmehr mit der besonderen Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" lässt Raum für eine Vielzahl unterschiedlicher Weiterentwicklungen im Spannungsfeld zwischen umfangreichen verkehrlichen Nutzungsanforderungen, einer hohen Aufenthaltsqualität und der Funktion als Entree für die City West. Der Bebauungsplan ist nicht das geeignete Instrument, diese vielfältigen Anforderungen funktional und gestalterisch befriedigend zu integrieren. Er soll einen (weiten) planungsrechtlichen Rahmen setzen, auf den die weiteren Planungen dann aufsetzen. Aus Sicht des Plangebers ist die Durchführung eines freiraumplanerischen Realisie-</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				rungswettbewerbs unter Einbindung aller relevanten Stakeholder das geeignete Instrument zu Formulierung und räumlichen Konkretisierung der Vision.
		15.3	Ich verweise auf die beigefügten Anlagen und hoffe im Sinne einer wirklichen Entwicklungsmöglichkeit für den Hardenbergplatz auf ein vernetztes Denken und auf einen Bebauungsplan, der erst dann verabschiedet wird, wenn die Vision erarbeitet wurde. [Anlage: Charta Berlin City West 2040]	Kenntnisnahme Die Charta City West des WerkStadtForums wird zur Kenntnis genommen. Es ist festzuhalten, dass es sich nicht um eine nicht um eine vom Land Berlin beschlossene Planung im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB handelt. Zur Prüfung und Abwägung ihrer Inhalte wird auf die Prüfung und Abwägung der Stellungnahme des WerkStadtForums im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB verwiesen.
16	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Liegenschaft und IT	16.1	Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin begrüßt die weitere Entwicklung des Hardenbergplatzes. Wir befürworten ausdrücklich die Durchführung eines Freiraumwettbewerbs für den Hardenbergplatz, um für die unterschiedlichen Nutzungsansprüche das bestmögliche gestalterische Ergebnis zu ermitteln. Wir begrüßen zudem die in der Begründung deutlich gemachte Einschränkung, dass "eine markante Über- oder Unterbebauung [...] nicht vorgesehen" ist. (u.a. S.14 Begründung).	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass die weitere Entwicklung des Hardenbergplatzes und die Durchführung eines Freiraumwettbewerbs für den Hardenbergplatz befürwortet werden. Weiterhin wird zur Kenntnis genommen, dass begrüßt wird, dass eine markante Über- oder Unterbebauung nicht vorgesehen ist.
		16.2 Verzicht auf Hochbauten	Bereits im September 2021 hatte das Bezirksamt eine erste Stellungnahme im Rahmen der erneuten frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum B-Plan 4-69c abgegeben. Daraus möchte ich gern erneut die beiden untenstehenden Punkte anführen: Das Bezirksamt unterstützt die Zielsetzung zur planungsrechtlichen Sicherung des Hardenbergplatzes als Verkehrs- und (aufenthaltsorientierter) Stadtplatz und den grundsätzlichen Verzicht auf Hochbauten. Verkehrlich sinnvolle und notwendige	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Ziele des Bebauungsplans begrüßt werden. Die Hinweise betreffen nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Sie werden zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Bauten wie z.B. ein Fahrradparkhaus dürfen dabei keine städtebaulich prägende Wirkung entfalten.	
		16.3 temporäre Nutzung als Bus-Betriebshaltstelle	Sofern eine temporäre Nutzung des Hardenbergplatzes als Bus-Betriebsendstelle unvermeidbar ist, sollten dafür Umbauten auf ein unbedingt erforderliches Maß beschränkt werden. Das Aufstellen von Containern im Platzbereich sollte generell vermieden werden, die Standorte der für die E-Ladeinfrastruktur erforderlichen Einrichtungen sollten unter gestalterischen Gesichtspunkten sorgfältig geprüft werden.	Kenntnisnahme Die Hinweise betreffen nicht den Bebauungsplan, sondern die Projektplanung für den Ersatzneubau der Bus-Betriebshaltstelle an der Hertzallee. Welche bauzeitlichen Umbauten und Nutzungen dafür auf dem Hardenbergplatz erforderlich sind, ist in diesem Zusammenhang zu klären.
		16.4 Verkehrsmittel Umweltverbund	Das Straßen- und Grünflächenamt, FB Tiefbau gibt zu den vorliegenden Planunterlagen folgende Anmerkungen ab: Den Hardenbergplatz zu einem Stadtplatz von übergeordneter ÖPNV-Verkehrsfunktion und erhöhter Aufenthaltsfunktion zu qualifizieren wird ebenfalls begrüßt. Die Möglichkeiten für Taxi, Car-Sharing, Fahrradabstellanlagen u. weitere Fortbewegungsmittel zur Stärkung des Umweltverbundes sind zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Fachbereich Tiefbau die Ziele des Bebauungsplans begrüßt. Der Hinweis, Fortbewegungsmittel zur Stärkung des Umweltverbundes zu berücksichtigen, betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.
		16.5 Projekt SMART SPACE	Ich möchte zudem auf das Pilotprojekt SMART SPACE Hardenbergplatz mit dem Projektzeitraum bis 2026 hinweisen.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Er betrifft nicht jedoch nicht den Bebauungsplan. Eine Umgestaltung des Hardenbergplatzes vor 2026 wird nicht erfolgen. Daher ist die Hinweis auch für den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb ohne Relevanz.
17	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin,	17.1 Straßenbegrenzungslinie	Das Straßen- und Grünflächenamt, Fb Tiefbau, nimmt zum B-Planverfahren 4-69c „Hardenbergplatz“ wie folgt Stellung: Für den Hardenbergplatz ist eine Straßenbegrenzungslinie, die	Keine Berücksichtigung Nach der Planzeichenverordnung werden entlang von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung keine Straßenbegrenzungslinien festgesetzt.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
	Straßen- und Grünflächenamt		sich an den Vermögenverhältnissen orientiert, festzusetzen. Hinsichtlich der Festsetzung als Fläche mit besonderer Zweckbestimmung für einen Stadtplatz bestehen keine Bedenken. Allerdings ist diese Fläche im Bereich des Zoo-Einganges (Löwentor) entsprechend den vorhandenen Eigentumsverhältnissen (Flurstück) anzupassen. Die Straßenbegrenzungslinie an der Hardenbergstraße, zwischen der Hardenbergstraße und dem Hardenbergplatz, ist aus Sicht des Straßen- und Grünflächenamtes, Fb Tiefbau, nicht erforderlich, da beide Flächen als Straßenverkehrsfläche festgesetzt sind.	Die Fläche im Bereich des Zoo-Einganges (Löwentor) gehört - unbeachtliche ihrer straßenrechtlichen Widmung - funktional zum Zoologischen Garten. Entsprechend ist sie nicht Teil des Geltungsbereichs. Eine Anpassung entsprechend der vorhandenen Eigentumsverhältnisse ist zudem nicht möglich, da ab dem Eingang Löwentor Richtung Norden die Flurstücke des Hardenbergplatzes (269, 368) deutlich in das Zoogelände hereinragen.
		17.2 Bahnflächen	Die U-Bahnzugänge auf der östl. Platzfläche, sowie der Zugang nördl. an der Bahnfläche, liegen im öffentlich gewidmeten Straßenland. Dem Straßen- und Grünflächenamt, Fb Tiefbau, liegen keine Entwidmungen der Flächen aus dem öffentlichen Straßenland vor. Die Fläche unterhalb der Bahnterrassen ist ebenfalls als Bahnanlage gewidmet.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Lage der U-Bahnzugänge im öffentlichen Straßenland wird zur Kenntnis genommen. Eine Festsetzung als Verkehrsfläche im Bebauungsplan erfolgt nicht, da es sich um planfestgestellte Bahnanlagen handelt.</p> <p>Die Fläche unterhalb der Bahnterrassen wird bereits als Bahnanlage nachrichtlich übernommen.</p>
		17.3 straßenrechtliche Widmung und Anordnung	Gegen eine Neuordnung und Qualifizierung der Flächen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbes bestehen ebenfalls keine Bedenken. Damit die Platzfläche für den MIV gesperrt werden kann, ist eine entsprechende Teileinziehung als öffentliches Straßenland erforderlich. Der einfachere Weg ist, dies über eine entsprechende Beschilderung zu regeln. Die Nutzung für Fahrzeuge, welche den Umweltverbund stärken (Jelbi-Station, Carsharing, Fahrradstellplätze und E-Ladestellplätze) sollte zugelassen werden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Zustimmung zu einer Neuordnung des Platzes wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wie die geplante Sperrung rechtlich umgesetzt wird, ist durch die Straßenverkehrsbehörde festzulegen.</p>
		17.4 Projekt SMART SPACE	Derzeit führt der Bezirk auf dem Hardenbergplatz das Smart-City-Hub Pilotprojekt durch. Hierbei können Flächen durch	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>dritte angemietet werden. Dieses Pilotprojekt hat für die Festsetzung als Stadtplatzfläche über das B-Planverfahren keine negativen Auswirkungen. Im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbes könnten hierbei diese Flächen ggf. berücksichtigt werden.</p>	<p>den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		17.5 Anlieferung Bikini-Areal	<p>Der Anlieferungsverkehr für das Bikini-Areal erfolgt über den Hardenbergplatz. Diese Anbindung muss bei den zukünftigen Planungen beibehalten und berücksichtigt werden (siehe Verkehrsgutachten S. 22, 1. Abs.). Eine Andienung über die Hardenberg- bzw. die Budapester Straße wird, von Seiten des Straßen- und Grünflächenamtes, ausgeschlossen. Da dies im damaligen Bauantragsverfahren so geregelt wurde. Des Weiteren soll die Anlieferung auf dem eigenen Grundstück durchgeführt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung</p> <p>Die Begründung wird um den Sachverhalt ergänzt. Die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans stehen einer Beibehaltung dieser Erschießungslösung nicht entgegen.</p> <p>Der Hinweis betrifft ansonsten den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		17.6	<p>Eine Freihaltung einer Trasse für eine zukünftige Straßenbahnführung auf dem Hardenbergplatz, sollte im Rahmen der Durchführung des freiraumplanerischen Wettbewerbes festgelegt werden. Da diese Trasse Auswirkungen auf die Gestaltung bzw. Nutzung der Platzfläche hat.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Freihaltung einer Trasse für eine zukünftige Straßenbahntrasse soll im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes festgelegt werden.</p>
18	Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Umwelt- und Naturschutzamt	18.1 Bezirksliches Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels	<p>Das bezirkliche Konzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Charlottenburg-Wilmersdorf (BAFOK, 2023) wurde vom Bezirksamt als konkretisierendes städtebauliches Konzept zum Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen (VzB Nr. 85, 2023). Das BAFOK ist daher bei der Aufstellung von Bebauungsplänen im Abwägungsprozess zu berücksichtigen und in die Begründung zum B-Plan aufzunehmen.</p> <p>Für das B-Plangebiet werden unter dem „Leitthema wassersensible“ im Bereich der Mischwasserkanalisation: Entlastung durch Abkopplung (Flächenentsiegelung, Rückhaltung, Verdunstung</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Das BAFOK wird bei der planerischen Ausgangssituation in der Begründung ergänzt. Seine Maßnahmen mit Bezug zum Plangebiet wurden im Rahmen der Abwägung bereits berücksichtigt.</p> <p>Der Hinweis auf das BAFOK betrifft ansonsten den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>und Versickerung) aufgeführt und u.a. diese Maßnahmen beschlossen:</p> <p>Maßnahme W1.2: Freiflächen entsiegeln und begrünen, das Regenwasser nutzen (S. 43/44)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gewerbe und Industrie, Infrastruktur <p>In Charlottenburg und Wilmersdorf sind viele der traditionellen Gewerbe- und ehemaligen Industriestandorte, wie beispielsweise die Gebauerhöfe oder auch neue Gewerbestandorte wie in Charlottenburg Nord, hochgradig versiegelt und weisen nur geringste Anteile an Grün- und Freiflächen auf. Ähnlich ist es bei Infrastrukturstandorten wie beispielsweise die BVG-Betriebshöfe Cicerostaße und am Bahnhof Zoo oder der Messestandort. Mit einer konsequenten Begrünung von Dächern und einer anteiligen Entsiegelung der meist umfangreichen Stellplatzflächen könnten solche Gewerbe-, Industrie- oder Infrastrukturfächen zu einem Großteil von der Kanalisation abgekoppelt werden. Der Vorteil bei diesen Großstandorten ist, dass es sich in der Regel um nur einen oder wenige Eigentümer handelt und somit Lösungen aus einer Hand entwickelt werden können.</p> <p>Maßnahme W1.3: Straßenraum klimagerecht umbauen (S. 44)</p> <p>[...] Zukünftig sollte das Wasser der versiegelten Flächen genutzt werden, um Bäume zu bewässern und im Straßenraum über Verdunstungsmulden und -beete das Wasser zu verdunsten.</p> <p>Im Rahmen des Forschungsprojekts ‚BlueGreenStreets‘ wurde beispielhaft gezeigt, wie Straßenräume wassersensibel und gleichzeitig hitzeangepasst gestaltet werden können. Neben den klassischen Versickerungsmulden wurden Verdunstungsbeete und -becken sowie Baumrigolen vertieft entwickelt, um</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			gleichzeitig eine wassersensible und hitzeangepasste Straßengestaltung umzusetzen. Abbildung 37 zeigt eine Auswahl der Elemente der Regenwasserbewirtschaftung, wie sie im Projekt BlueGreenStreets entwickelt wurden und bereits auf zwei Straßen in Berlin Mitte bzw. Friedrichshain-Kreuzberg angewandt wurden.	
		18.2 Überflutungsgefährdung	<p>Im BAFOK zählt der Hardenbergplatz nicht zu den Schwerpunkträumen der Starkregenvorsorge. Die Verortung der Schwerpunkträume wurde allerdings nicht blockscharf vorgenommen.</p> <p>Die Starkregenhinweiskarte im Fis-Broker zeigt aber auf, dass der Hardenbergplatz eine Senke darstellt und es dort bereits mehrfach zu starkregenbedingten Feuerwehreinsätzen gekommen ist.</p> <p>[Abbildung: Karte Senkenanalyse]</p> <p>Daher sollten auch die Maßnahmen, die sich auf den Umgang mit Starkregenereignisse fokussieren beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maßnahme W2 Gebiete der Mischwasserkanalisation: Entlastung durch Abkopplung (Flächenentsiegelung, Rückhaltung, Verdunstung, Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort) - Maßnahme W3 Schwerpunkträume für die Starkregenvorsorge: Entlastung durch Abkopplung und Schaffung von Retentionsraum für Starkregenereignisse - Maßnahme W4 Vermeidung der Einleitung von belastetem Regenwasser, Vorreinigung von Straßenwasser 	<p>Kenntnisnahme, Anpassung des Umweltberichts und Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Ein Hinweis, dass sich das Plangebiet laut Starkregenhinweiskarte (Geoportal Berlin) in einer Senke befindet, wird in den Umweltbericht aufgenommen.</p> <p>Da die Planungen zum Regenwasser im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs fortgeschrieben und konkretisiert werden, werden die Hinweise in diesem Rahmen berücksichtigt. Sie werden der für die Auslobung des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		18.3 Flächenbedarf Klimaanpassung/	Neben dem BAFOK macht auch das Regenwassergutachten deutlich, dass die oberflächige Verdunstung von Regenwasser, die (im Gegensatz zur Versickerung in Rigolen) zur Kühlung und	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da die Planungen zum Regenwasser erst im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs konkretisiert werden, werden die Hinweise dort berücksichtigt. Sie werden zur</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		Regenwasser- management	<p>damit zur Klimaanpassung beiträgt, größere Freiflächen benötigt, die frühzeitig im Planungsverlauf zu berücksichtigen sind.</p> <p>Es wäre daher grundsätzlich geboten, in B-Planverfahren auch Flächen zur Regenwasserversickerung festzusetzen. Beim jetzigen Planungsstand können konkreten Flächen aber noch nicht abschließend verortet werden.</p> <p>Im Regenwassergutachten heißt es: „Nach Abschluss des Bebauungsplanverfahrens wird für die Gestaltung des Hardenbergplatzes ein freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt werden. In Vorbereitung darauf wird in vorliegender Untersuchung betrachtet, ob bereits 5 % (1.205 m²) der Platzfläche ausreichen um den Niederschlag des 2-jährlichen Ereignisses vollumfänglich zu behandeln.</p> <p>Bei der Betrachtung wird die Annahme getroffen, dass die unbefestigten Flächen uneingeschränkt für die Regenentwässerung zur Verfügung stehen und nicht durch Einbauten (Fundamente, Medienschließungen, U-Bahn Unterbauten) begrenzt werden.“</p> <p>Es ist sicherlich unumstritten, dass die Annahmen, die im letzten Absatz getroffen wurden, an diesem Standort völlig unrealistisch sind. Der Absatz weist damit auf einen nächsten aus meiner Sicht dringend notwendigen Zwischenschritt vor den Wettbewerbsverfahren hin.</p> <p>Da im Wettbewerbsverfahren erfahrungsgemäß nicht die Bearbeitungstiefe einer Machbarkeitsstudie erwartet werden kann, sollte eine Vorstudie/Machbarkeitsstudie zur Leistungsfähigkeit des Freiraums beauftragt werden (Siehe B-Planverfahren Hertzallee Nord). In dieser Untersuchung sollten u.a. belastbare Plangrundlagen zusammengestellt werden, die darstellen in welchen Bereichen, oberflächige Versickerungen möglich sind und wo Rigolen umsetzbar sind. Da lt. Regenwassergutachten</p>	<p>Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt. Ob vorgelagert eine Vorstudie/Machbarkeitsstudie zur Leistungsfähigkeit des Freiraums beauftragt werden muss, wird in diesem Rahmen entschieden.</p> <p>Trotz der Notwendigkeit einer Fortschreibung und Konkretisierung des Konzepts belegen die vorliegenden Ergebnisse in hinreichendem Maße, dass eine örtliche Bewirtschaftung des Regenwassers grundsätzlich möglich ist.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>„[...] für eine Versickerung ins Grundwasser [...] eine Regenwasserbehandlung erforderlich ist, sind auch diese Flächenbedarfe zu beachten.“</p> <p>Ebenso wären Bereiche zu kennzeichnen, in denen neue Baumpflanzungen möglich sind und die Bestandsbaumkartierung wäre aufzunehmen.</p> <p>Falls sich abzeichnet, dass im Ergebnis nicht ausreichende geeignete Flächen für oberflächige Versickerung und Baumstandorte vorhanden sind, wäre zu prüfen, welche Verlegungen von Leitungen realistisch sind und ob auch hier ein Medienkanal eine Lösungsmöglichkeit wäre.</p> <p>Diese „Vorarbeit“ scheint mir geboten, um realistisch umsetzbare Entwürfe in Bezug auf das Regenwassermanagement und nachhaltige Baumstandorte im Wettbewerbsverfahren einfordern zu können.</p> <p>Mit Blick auf die sich abzeichnenden Flächenkonkurrenzen wird eine deutliche Reduzierung des MIV und der Stellplätze ausdrücklich begrüßt.</p>	
		18.4 freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb	<p>Auf Grund der hohen Anforderungen an die Gestaltung, die verkehrlichen Erfordernisse, das Regenwassermanagement und die Klimaanpassung sind aus meiner Sicht interdisziplinäre Wettbewerbsteams in der Auslobung einzuladen, die Kompetenzen der Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Siedlungswasserwirtschaft nachweisen. Die Federführung sollte aus meiner Sicht auf Grund der prominenten Lage des Hardenbergplatzes jeweils bei den Landschaftsarchitekturbüros liegen.</p> <p>Ich möchte Sie auch bitten, mich in die Abstimmung der Auslobungstextes einzubinden über freiraum-ebg@charlottenburg-wilmersdorf.de oder helga.krueger@charlottenburg-wilmersdorf.de</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		18.5 Wegeverknüpfungen / Vernetzung	Die im Rahmenplan gezeigte übergeordnete Wegebeziehung/ Haupterschließung und -verknüpfung in die Hertzallee und zum Tiergarten/Schleuseninsel und der Eingangsbereich zum Zoo sowie die drei Durchwegungen durch das Bahnhofsgebäude sollten in der Auslobung des Wettbewerbs als Gestaltungsschwerpunkte benannt werden, um zu vermeiden, dass der hintere/nördliche Teil des Hardenbergplatzes wieder die Atmosphäre einer „Rückseite“ erhält.	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.
		18.6 Grünfestsetzungen	Aus Gründen des Baum- und Artenschutzes sowie der Klimaanpassung und der Freiraumplanung ist der Vorsatz zum Erhalt der Bäume, insbesondere der Altbäume/ Strukturbäume, wie er in der Begründung zum B-Plan formuliert ist, nicht ausreichend. Da im Rahmen der Umgestaltung des Hardenbergplatzes nicht vom vollständigen Erhalt aller Bestandsbäume ausgegangen werden kann, wäre eine „Kompromisslösung“ nicht konkrete Bestandsbaumstandorte festzusetzen, sondern die Stückzahl der aktuell geschützten Bäume als Zielzustand nach der Umgestaltung festzusetzen. Formulierungsvorschlag: <i>Auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung sind als Zielzustand (nach der Umgestaltung des Hardenbergplatzes) mindestens 40 großkronige Bäume zu pflanzen, zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen. Bestandsbäume sind anrechenbar.</i>	Keine Berücksichtigung Die Anzahl der Bäume, die erhalten bzw. neu gepflanzt werden kann, ist vor Durchführung des geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs nicht abschätzbar. Weiterhin handelt es sich um eine Fläche im Landeseigentum. Selbstbindungen sollen hier möglichst vermieden werden. Die Erhaltung und das Anpflanzen von Bäumen wird daher nicht festgesetzt.
		18.7 Baumschutz	Da die Etablierung von neuen Bäumen auf dem Hardenbergplatz aus fachlicher Sicht als schwierig eingeschätzt wird, ist die hohe Priorität für den Erhalt der Bäume zwingend in die Aufgabenstellung des Wettbewerbsverfahrens aufzunehmen. Grundsätzlich kann für die Bäume mit einem Stammumfang ab 150 cm von der höchsten Priorität ausgegangen werden, außerdem sind die Vorgaben des Artenschutzes zu beachten (s.u.).	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Die Priorität für den Erhalt der Bäume auf dem Hardenbergplatz, der Wunsch an einer Priorisierung mitzuwirken und die Anregung, die Priorisierung zu einer Planungsgrundlage des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs zu machen, werden zur Kenntnis genommen. Die Hinweise betreffen nicht den Bebauungsplan. Sie werden

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Zur Konkretisierung bitten wir aber um Zusendung des Plan zur Baumkartierungsliste (S. 41/42 der B-Planbegründung), um zusammen mit dem SGA eine Priorisierung des Baumerhalts vorzunehmen.</p> <p>Die Priorisierung sollte dann zu den Planungsgrundlagen des Wettbewerbs genommen werden, zum einen für die Bearbeitungsteams zum anderen aber auch als Kriterium zur Beurteilung der Entwürfe durch die Jury.</p> <p>Außerdem sollte Vorgaben des SGA zu Mindestanforderungen von Baumstandorten (Größe/Beschaffenheit) in die Anforderungen des Wettbewerbs aufgenommen werden.</p>	<p>der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p> <p>Der Plan zur Baumkartierungsliste findet sich im Anhang der faunistischen und vegetationskundlichen Kartierungen zum Bebauungsplan 4-69c (Ökoplan, 12/2022).</p>
		18.8 besonderer Artenschutz	<p>Laut dem Artenschutzfachbeitrag sind u.a. als Vermeidungs-/Minderungsmaßnahmen (5.1) zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen u.a. die Maßnahme VA 1 Weitgehender Erhalt von Habitatbäumen durchzuführen:</p> <p>„Im Bereich der vorgesehenen Verkehrsstrassen und Haltebereiche des Plangebiets kann die Rodung einzelner Gehölze nicht ausgeschlossen werden. In den übrigen Bereichen sowie im Randbereich zum Zoo sind die Gehölze soweit möglich zu erhalten. Dies betrifft insbesondere die Bäume mit Höhlen, Spalten etc., die als Fledermausquartier und für Höhlenbrüter geeignet sind. Zu erhalten sind außerdem die Habitatbäume, insbesondere die Uralteiche, im Osten des B-Plangebietes im Randbereich zum Zoo. Durch die Maßnahme kann der Verlust von potenziellen Quartieren von Fledermäusen sowie Brutplätzen von Höhlen- und Nischenbrütern minimiert bzw. komplett verhindert werden.“</p> <p>Im Rahmen der konkreten Planungen zur Umgestaltung des Hardenbergplatzes ist der Artenschutzbeitrag zu aktualisieren (Erneute Kartierung), da der Beitrag bereits jetzt älter als 3 Jahre ist.</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
19	Landesdenkmalamt (LDA)	19.1	<p>Die o.g. Planung betrifft Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege.</p> <p>Die Denkmale innerhalb des Plangebiets sowie die unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Denkmale sind in der Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans 4-69c (II.1.6) korrekt benannt.</p> <p>Durch die geplanten Festsetzungen der Verkehrsflächen gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB und die nachrichtliche Übernahme der Bahnanlagen ergeben sich keine Beeinträchtigungen der betroffenen Denkmale.</p> <p>Entsprechend meiner Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gem. § 4 Abs. 1 BauGB vom 12.11.2018, ist die zukünftige Nutzung sowie die weitere Platzgestaltung aufgrund des Umgebungsschutzes gem. § 10 DSchG Bln eng mit den Denkmalbehörden abzustimmen.</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die relevanten Denkmale korrekt benannt sind und sich aus den geplanten Festsetzungen keine Beeinträchtigung der betroffenen Denkmale ergibt.</p> <p>Der Hinweis auf die enge Abstimmung mit der Denkmalbehörde zu den zukünftigen Nutzungen betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		19.2	<p>Das hier genannte Projekt berührt keine bodendenkmalpflegerischen Belange. Hier befinden sich keine bekannten archäologischen Fundstellen und das Gelände gehört zu keinem archäologischen Verdachtsgebiet. Die von uns gegebene Auskunft über das Vorhandensein oder das Nichtvorhandensein von Bodendenkmälern schließt nicht deren zufälliges Auftreten aus, insbesondere bei Grundstücken und Bauvorhaben, die sich innerhalb bzw. in der Umgebung von historischen Innenstadtlagen und von ehemaligen Dörfern von Berlin befinden. Darüber hinaus gilt bei zufällig auftretenden Bodenfunden Anzeigepflicht nach § 3 Abs. 1 Satz 1 DSchG Bln und Abgabepflicht nach § 3 Abs. 2 DSchG Bln.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass nach jetzigem Kenntnisstand keine bodendenkmalpflegerischen Belange betroffen sind.</p>
		19.3	<p>ergänzende Stellungnahme vom 18.11.2024:</p> <p>Gegen die o.g. Planung bestehen keine denkmalfachlichen Bedenken.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine denkmalfachlichen Bedenken bestehen.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Wir weisen erneut daraufhin, dass die zukünftige Nutzung sowie die weitere Platzgestaltung aufgrund des Umgebungsschutzes gem. § 10 DSchG Bln im weiteren Planungsverlauf eng mit den Denkmalbehörden abzustimmen ist.	Das LDA soll im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs an der weiteren Planung beteiligt werden.
20	Polizei Berlin	20.1 Kriminalitätslage	<p>Die Polizei Berlin nimmt zu dem o.g. Bebauungsplanverfahren aus Sicht der Städtebaulichen Kriminalprävention unter Einbeziehung verkehrlicher Aspekte wie folgt Stellung.</p> <p>Betrachtung der Kriminalitätslage</p> <p>Das Plangebiet befindet sich im Zuständigkeitsbereich des Polizeiabschnitts 25 und liegt dort im Kontaktbereich 2513. Der Hardenbergplatz befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Nah- und Fernbahnhof Zoologischer Garten. Auf dem Platz befinden sich diverse Bushaltestellen.</p> <p>Zur Betrachtung der Kriminalitätslage wurden die Fallzahlen der sog. Straßenkriminalität herangezogen. Die Straßenkriminalität umfasst Deliktfelder, denen ein Öffentlichkeitsbezug unterstellt wird, was auch das Kriminalitätsempfinden beeinflussen kann.</p> <p>Ein Großteil der Fallzahlen erstreckt sich auf das Delikt des Taschendiebstahls. Dies ist auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, die hohe Frequenz an Besuchenden, die fußgelegenen Sehenswürdigkeiten und die damit einhergehenden günstigen Tatgelegenheitsstrukturen zurückzuführen. Vereinzelt auftretende Raub- und Körperverletzungsdelikte können insbesondere auf wechselseitige Auseinandersetzungen der örtlich ansässigen Obdachlosen- und Trinkerszene sowie auf die am Hardenbergplatz zumindest in der An- und Abreise befindlichen Personen der Partyszene zurückgeführt werden. Bei Straftaten im Zusammenhang mit Betäubungsmitteln handelt es sich um sog. Kontrolldelikte, d.h. deren Erfassung hängt maßgeblich von polizeilicher Präsenz und Kontrolldichte ab.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Darlegung wird zur Kenntnis genommen. Unmittelbar planungsrelevante Erkenntnisse können daraus nicht abgeleitet werden.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Die höchsten Fallzahlen im verkehrlichen Bereich wurden im Hinblick auf Verkehrsunfälle mit Sachschaden verzeichnet. Auffällig sind weiterhin auch Profilierungsfahrten. Laut Wirkungsevaluation der Einsatzkonzeption „Fokus City West“ wird zu meist in den Nächten von Freitag zu Samstag und Samstag zu Sonntag in den späten Abendstunden eine hohe Auslastung der Verkehrsfläche durch u.a. hochmotorisierte Fahrzeuge („Poser-Szene“) am Hardenbergplatz festgestellt. Personen dieser Szene umfahren wiederholt die Parkflächen und fallen durch ordnungswidriges Verhalten (starkes Beschleunigen, Abspielen lauter Musik, Parken in zweiter Reihe) auf.</p> <p>Darüber hinaus hat sich der Hardenbergplatz seit dem Beginn der Coronapandemie vor allem in den späten Abendstunden für die junge Bevölkerung als Treffpunkt etabliert, der für Feierlichkeiten oder als Ort der Zusammenkunft, um gemeinsam Zeit zu verbringen, genutzt wird. Durch die dort verweilenden Personengruppen sind starke Vermüllungstendenzen sowie eine zeitweise starke Lärmbelästigung durch die o.g. „Poser-Szene“ fest-zustellen.</p>	
		20.2 städtebauliche Kriminalprävention	<p>Aspekte der Städtebaulichen Kriminalprävention (SKP)</p> <p>Aus Perspektive der Städtebaulichen Kriminalprävention wird die bauliche Umgestaltung des Hardenbergplatzes gemäß Bebauungsplanverfahren unter Berücksichtigung der aktuellen Fallzahlen befürwortet. Die Ausgestaltung des Hardenbergplatzes als zentraler Stadtplatz und die angedachte Ausgrenzung von Pkw-Stellplätzen und des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) aus diesem Bereich könnte die Ansammlung von jungen Personengruppen und die Nutzung des Ortes als alternativen Partytreffpunkt eindämmen. In diesem Zusammenhang wäre auch eine Reduzierung der damit einhergehenden Profilierungsfahrten und eine Entlastung durch die Verdrängung der „Poser-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die bauliche Umgestaltung des Hardenbergplatzes befürwortet wird. Neben den in der Stellungnahme dargelegten Auswirkungen einer Neugestaltung kann auch die geplante Sperrung für den MIV eine Verdrängung der der „Poser-Szene“ bewirken.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Szene“ möglich. Perspektivisch könnten die baulichen Veränderungen durch die Verringerung von Tatgelegenheitsstrukturen dazu beitragen, die Entwicklung der Fallzahlen nachhaltig positiv zu beeinflussen.</p>	
		20.3 Tramführung	<p>Aspekte der Verkehrsregelung und -lenkung</p> <p>Aus Perspektive der Verkehrsregelung und -lenkung bestehen zum vorliegenden Bebauungsplan einige wesentliche Bedenken.</p> <p>Tramführung</p> <p>In den Unterlagen befindet sich keine Detailplanung bzw. Skizze, wie der Platz nach einer Umverteilung der Verkehrsfläche letztendlich aussehen soll. Beispielsweise benötigt die neu geplante Straßenbahnlinie bereits Stellflächen für drei Gleise (inklusive Kehranlage, Haltestellenbereichen und Nebenbauten).</p> <p>Die Gleisarbeiten werden die umliegenden Straßenzüge erheblich belasten. Daher ist eine weiträumige Verkehrslenkung notwendig, welche jedoch nicht aus den vorliegenden Unterlagen ersichtlich ist. Auf Seite 37 des Fachgutachtens Verkehr wird lediglich darauf hingewiesen, dass durch die geplante Tramstrecke ein Fahrstreifen des MIV weichen muss.</p> <p>Obwohl schon keinerlei Leistungsfähigkeit mehr vorhanden wäre, kommen neue Umlaufzeiten der Signalprogramme der Lichtsignalanlagen (LSA) hinzu. Durch das Einbinden der Tram müssen die Wartezeiten für andere Verkehrsströme zwangsläufig erhöht werden. Die gesamte Planung scheint wenig praktikabel, da ein Verkehrsstillstand angenommen werden muss. Demnach ist das Fazit, das im Gutachten Verkehr auf Seite 41 gezogen wird: „Daher bringt die Straßenbahn mit dieser Führung am</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Detailplanungen oder Skizzen zur Einordnung der geplanten Straßenbahnlinie unter Berücksichtigung des Anliegerverkehrs sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Ihre Erarbeitung soll Gegenstand des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs sein.</p> <p>Die Straßenbahnplanung erfolgt nicht auf Grundlage des B-Plans, sondern durch den Nahverkehrsplan, der von der für Verkehr zuständigen Fachbehörde SenMVKU erstellt wird. Die Auswirkungen der geplanten Straßenbahnneubaustrecke auf die verkehrliche Leistungsfähigkeit der Straßenzüge und Knotenpunkte im Umfeld sind im Rahmen der weiteren Planung der SenMVKU für die Straßenbahnneubaustrecke näher zu prüfen. Warum bei Umsetzung der geplanten Straßenbahnlinie ein "Verkehrsstillstand" angenommen werden müsste, wird nicht näher belegt und kann daher nicht nachvollzogen werden.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Knotenpunkt Hardenbergstraße/Hardenbergplatz/Joachimsthaler Straße keine fundamentalen Verschlechterungen der Leistungsfähigkeit.“ nicht nachvollziehbar.</p> <p>Weiterhin ist festzustellen, dass die Erreichbarkeit des Hardenbergplatzes und der Hertzallee über die Platzfläche für das Gewerbe durch den Ausschluss des MIV auf dem Hardenbergplatz nicht beschränkt wird, da die Zufahrt für Anlieger hiervon ausgenommen ist. Das bedeutet, dass weiterhin Fahrwege und Stellflächen für einen Anliegerverkehr in der Planung enthalten sein müssen. Fraglich ist daher, wie der zusätzliche Platz für die geplante Tram geschaffen werden soll.</p>	
		20.4 Aufteilung des Verkehrsraumes	<p>Aufteilung des Verkehrsraumes</p> <p>Geplant ist eine vollständige Sperrung des Platzes für den MIV (Ausnahme: Durchfahrmöglichkeit für Behinderte und Anlieger). An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Kontrolle einer Einschränkung kaum realisierbar ist. Zudem kollidiert diese Planung mit der Planung „übergeordnetes Straßennetz 2030“. Dort stehen der Hardenbergplatz und die Hertzallee als Ergänzungsstraße für den MIV besonders im Fokus.</p> <p>Auf Seite 35 des Fachgutachtens Verkehr wird bereits darauf hingewiesen, dass auch geringfügige Steigerungen im Verkehrsaufkommen zur Überstauung von Abbiegestreifen und Überlastungen weiterer Fahrstreifen mit entsprechend hohen Gesamtwartezeiten für einen oder mehrere Zufahrtsarme führen werden. Die Sperrung des Hardenbergplatzes und die Staubildung durch Wegnahme von Fahrstreifen für den MIV werden einen zusätzlichen Schleichverkehr in den Nebenstraßen bewirken. Sollte nur noch ein Richtungsfahrstreifen für den MIV in der Hardenbergstraße vorgesehen sein, ist eine komplette Sperrung bei Filmpremieren im Kino Zoo-Palast nicht mehr oder nur mit erheblichen Einschränkungen möglich. Die Einbahnstraßenre-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung, dass die Kontrolle eine Einschränkung kaum realisierbar sei, wird nicht geteilt. Sie ist zudem nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern ordnungsbehördlicher Maßnahmen.</p> <p>Die Planung steht nicht im Widerspruch zur Festlegung des übergeordneten Straßennetzes. Die Einstufung von Hardenbergplatz und Hertzallee als Ergänzungsstraße erfolgte wegen ihrer besonderen Bedeutung für den straßengebundenen ÖPNV (Bus und Straßenbahn), nicht den MIV. Diese Funktion bleibt unberührt.</p> <p>Die Hinweise zu möglichen Schleichverkehren in den Nebenstraßen, zu Auswirkungen auf die Möglichkeiten zur Sperrung der Hardenbergstraße bei Filmpremieren im Kino Zoo-Palast und zu möglichen Verkehrszunahmen im Bereich Fasanenstraße werden zur Kenntnis genommen. Die befürchteten Auswirkungen wären jedoch nicht Folge des Bebauungsplans, sondern Auswirkungen der Sperrung des Hardenbergplatzes für den MIV bzw. der geplanten Straßenbahnneubaustrecke.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>gelung in der Hertzallee soll aufgehoben werden. Aus der Umfahrung des Hardenbergplatzes wird eine deutliche Verkehrszunahme und damit Lärmzunahme im Bereich Fasanenstraße resultieren.</p>	<p>Bezüglich der geplanten Sperrung des Hardenbergplatzes für den MIV zeigt die aktuell geringe Verkehrsbelegung der Relation Hardenbergstraße - Hardenbergplatz - Hertzallee, dass die resultierenden Verlagerungen nur einen geringen Umfang hätten. Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass die insbesondere betroffene Fasanenstraße dem übergeordneten Netz (Stufe II) angehört.</p> <p>Die Auswirkungen des möglichen Wegfalls eines Fahrstreifens sind im Rahmen der Planungen für die Straßenbahnneubaustrecke näher zu prüfen.</p>
		<p>20.5 Leistungsfähigkeit anliegender Knoten</p>	<p>Leistungsfähigkeit anliegender Knoten</p> <p>Im Fachgutachten wird darauf hingewiesen, dass der Verkehrsknoten Hardenbergplatz/ Joachimsthaler Straße nicht leistungsfähig ist. Gemäß Seite 40 des Fachgutachtens Verkehr wird für die „LSA 07032 Hardenbergstraße/ Fasanenstraße“ weder im Bestand noch in der Prognose die Leistungsfähigkeit nachgewiesen. In der Spätspitzenstunde ist der Knoten bereits im Bestand stark überlastet (derzeitiger Ist-Zustand). In der Frühspitzenstunde erhöht sich die Wartezeit dann von ca. 3 Minuten auf ca. 13 Minuten. Diese erhebliche Staubildung würde sich auf den gesamten Verkehrsnahebereich auswirken.</p> <p>Gemäß Seite 41 des verkehrlichen Fachgutachtens sind in der verkehrsabhängigen Steuerung mögliche Reserven so zu verteilen, dass der Verkehr bestmöglich abgewickelt werden kann. Es ist mehr als fraglich, ob im vorhandenen Signalprogramm des Verkehrsknotens Reserven vorhanden sind. Es handelt sich um eine der größten Kreuzungen im Bereich City-West.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung, dass am Knotenpunkt Hardenbergstraße/ Fasanenstraße keine Reserven vorhanden sind, die eine Optimierung erlauben würden, wird nicht geteilt. Es wird, in Übereinstimmung mit SenMVKU VI B (s. Stellungnahme Nr. 12), Potential für eine Optimierung, insbesondere durch eine Verlängerung der Umlaufzeiten, gesehen.</p>
		<p>20.6 Stellplätze</p>	<p>Stellplätze</p> <p>In Anbetracht des geplanten Wegfalls von Verkehrsflächen sollte der Tiefbau durch den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf erneut geprüft werden. Dies würde erforderlichen zusätzlichen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dass Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf wurde an der Planung beteiligt. (s.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Platz schaffen (u.a. für eine mögliche Fahrrad- oder Tiefgarage).	Stellungnahme Nr. 17). Im Ergebnis bleibt es bei der bisherigen Darlegung in der Begründung, dass eine markante Unterbauung des Platzes von der Zweckbestimmung nicht gedeckt ist.
		20.7 Radverkehrsanlagen	<p>Radverkehrsanlagen</p> <p>Die erforderliche Errichtung von regelkonformen Radverkehrsanlagen geht zulasten des ruhenden Verkehrs. Dies wird zwangsläufig den Parkdruck im Nahbereich erhöhen. Daraus resultiert ein zunehmender Parksuchverkehr sowie eine deutliche Zunahme ordnungswidrig abgestellter Fahrzeuge.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einteilung der Verkehrsflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Auswirkungen der Anlage von Radverkehrsanlagen auf den ruhenden Verkehr und den Parksuchverkehr sind im Rahmen entsprechenden verkehrsbehördlichen Anordnungen zu prüfen.</p>
		20.8 Fahrzeuge der BOS	<p>Fahrzeuge der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS)</p> <p>Das Bilden einer sogenannten Rettungsgasse für BOS-Fahrzeuge könnte bei Wegfall eines Fahrstreifens im Bereich Hardenbergstraße (Ost) sehr problematisch werden.</p> <p>Auf Seite 26 der Begründung des verkehrlichen Fachgutachtens sind Regelungen zu Stellplätzen für Polizei-Einsatzfahrzeuge im Bebauungsplan nicht vorgesehen. Durch das hier vorliegende Konzept werden sich Anfahrtszeiten von BOS-Fahrzeugen erhöhen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einteilung der Verkehrsflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die Auswirkungen des möglichen Wegfalls eines Fahrstreifens sind im Rahmen der Planungen für die Straßenbahnneubaustrecke näher zu prüfen.</p>
		20.9 Abstimmung mit Bau einer Energie-Trasse	<p>Abstimmung mit weiteren Planungen</p> <p>Es wird auf eine unbedingt erforderliche Abstimmung mit dem Bauprojekt Vattenfall im Bereich Joachimsthaler Straße/Kantstraße hingewiesen (Energie-Trasse Hauptversorgung City-West).</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern ggf. den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p> <p>Die BEW wurde nach § 4 Abs. 2 BauGB beteiligt (s. Stellungnahme 25).</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		20.10 Sonstige Hinweise aus verkehrlicher Sicht	Sonstige Hinweise aus verkehrlicher Sicht Aus polizeilicher Sicht sollten weitere Verkehrsmaßnahmen im Gesamtbereich City-West in Betracht gezogen werden, um den erforderlichen Raum für diesen Bebauungsplan zu schaffen. Durch eine Einbahnstraßenregelung rund um den Breitscheidplatz wäre es unter Umständen möglich, den vorhandenen Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten.	Kenntnisnahme Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er soll im Rahmen der Planungen für die Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz - Zoologischer Garten berücksichtigt werden.
		20.11 Weitere Beteiligung	Sonstige Aspekte Das Bebauungsplanverfahren dient der Schaffung eines planungsrechtlichen Rahmens für die im weiteren Prozess zu präzisierende Umgestaltung. Gerne steht die Polizei Berlin auch im weiteren Umgestaltungsprozess beratend zur Seite, z.B. als Sachverständige für Städtebauliche Kriminalprävention im Rahmen des auf den Seiten 14 und 18 der Begründung angekündigten Freiraumwettbewerbs oder bei den im Vorfeld angeordneten temporären und modellhaften Projekten zur Stärkung des Fußverkehrs. Ich bitte um Berücksichtigung der Hinweise und um Beteiligung im weiteren Verfahren. Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme Eine Beteiligung der Polizei Berlin im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs ist nicht erforderlich. Ggf. erfolgt eine weitere Beteiligung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Straßenbahnneubaustrecke.
21	Berliner Feuerwehr	21.1 Brandschutz	Im Rahmen der Beteiligung der Behörden nach §4 BauGB nehme ich wie folgt Stellung und betrachte die für mich derzeit relevanten Punkte. Mit dem bisherigen Planungsstand des Flächennutzungsplans/Bebauungsplans, ist es nicht möglich, eine zuverlässige Aussage über die Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr zu treffen. Wir bitten um eine weitere Beteiligung innerhalb der Bauleitplanung. Weitere Stellungnahmen werden im Rahmen der entsprechenden Baugenehmigungsverfahren abgegeben.	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Zuverlässige Aussagen über die Leistungsfähigkeit Berliner Feuerwehr sind für den Bebauungsplan nicht erforderlich, da die Planung keine Änderungen an der bestehenden Situation auslöst. Eine weitere Beteiligung der Feuerwehr zum Bebauungsplan ist durch das BauGB nicht vorgesehen und erfolgt daher nicht. Die Hinweise zur Löschwasserversorgung und zu Feuerwehrzufahrten werden zur Kenntnis genommen und der für

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Allgemeiner sachbearbeitender Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz</p> <p><u>Löschwasserversorgung:</u></p> <p>Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt. Die Bestimmung des LW-Bedarfs des vorliegenden Bebauungsplanes erfolgt im Rahmen der Prüfung des Brandschutznachweises durch den Prüfenieur für Brandschutz.</p> <p>Gleichwohl ist für die genannten Grundstücke eine Löschwasserversorgung für den Grundschutz nach den DVGW-Arbeitsblättern W 405, W 331 und W 400/1) zu gewährleisten.</p> <p>Entsprechend Tabelle 1 des DVGW-Arbeitsblattes 405 ergibt sich gemäß Ausweisung des unmittelbar benachbarten Wohngebietes als allgemeines Wohngebiet ein LW-Bedarf von maximal 96 m³/h bzw. 1.600 l/min. über eine Dauer von 2 Stunden.</p> <p>Nähere Auskünfte zur LW-Versorgung aus den vorhandenen Unterflurhydranten erteilen die Berliner Wasserbetriebe (BWB).</p> <p>LW-Brunnen, Tiefspiegelbrunnen oder Zisternen als unabhängige LW-Versorgung sind erkennbar nicht vorhanden und damit durch Baumaßnahmen auch nicht gefährdet.</p> <p><u>Zufahrten für die Feuerwehr:</u></p> <p>Für Straßen und Zufahrten an bzw. zu den geplanten Grundstücken ist die Musterrichtlinie Flächen für die Feuerwehr zu beachten. Dieses gilt auch für bestehende Gebäude und Grundstücke soweit vorhanden. Erforderliche Zufahrten und die Löschwasserversorgung zu den bestehenden Gebäuden müssen auch während der Bauphase gesichert sein.</p> <p><u>Geplante Bauvorhaben:</u></p>	<p>die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Zu geplanten Bauvorhaben wird die Berliner Feuerwehr im Rahmen der Beteiligung im Baugenehmigungsverfahren aufgrund zu erwartender bzw. beschriebener Gebäudeklassen im Rahmen des § 2 (3) Pkt. 4 - 5 und (4) BauO Bln Stellung nehmen:</p> <p>Gemäß des § 19 (1) „Prüfanträge und Aufgabenerledigung“ der Bautechnischen Prüfungsverordnung (BauPrüfV) veranlasst die Bauherrin oder der Bauherr die Prüfung der Brandschutznachweise bei einer Prüffingenieurin oder einem Prüffingenieur für Brandschutz; die Prüfung schließt die Überwachung der Bauausführung hinsichtlich des geprüften Brandschutznachweises mit ein.</p> <p>Nach § 19 (2) prüfen Prüffingenieurinnen und Prüffingenieure für Brandschutz die Vollständigkeit und Richtigkeit der Brandschutznachweise unter Beachtung der Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr. Sie haben die zuständige Brandschutzdienststelle zu beteiligen und deren Anforderungen bezüglich der Brandschutznachweise zu würdigen.</p> <p>Prüffingenieurinnen und Prüffingenieure für Brandschutz überwachen die ordnungsgemäße Bauausführung hinsichtlich der von ihnen geprüften Brandschutznachweise.</p> <p>Im Übrigen gilt § 13 Absatz 3 der Bauverfahrensverordnung. Zu den derzeitig dargestellten Bebauungsplänen lassen sich nur allgemeine Aussagen treffen, da ein entsprechender Brandschutznachweis noch nicht erstellt worden ist. Bei der Erstellung des Brandschutznachweises sind dabei gemäß § 19 der Begründung zur Bautechnischen Prüfungsverordnung (BauPrüfV) folgende Anforderungen, unter Beachtung der Leistungsfähigkeit der Berliner Feuerwehr, zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Löschwasserversorgung, (muss sichergestellt sein, s. oben) - Einrichtungen zur Löschwasserförderung, (nur ggf. erforderlich) 	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> - die Zugänglichkeit der Grundstücke und der baulichen Anlagen für die Feuerwehr, (muss uneingeschränkt gegeben sein, z. B. für die Sicherstellung des 2. Rettungsweges und Flächen für die Feuerwehr) - Anlagen, Einrichtungen und Geräte für die Brandbekämpfung, (ggf. erforderlich) - Anlagen und Einrichtungen für den Rauch- und Wärmeabzug bei Bränden, (erforderlich) - Anlagen und Einrichtungen für die Brandmeldung, (ggf. erforderlich) - Anlagen und Einrichtungen für die Alarmierung, (ggf. erforderlich) - betriebliche Maßnahmen zur Brandverhütung, (ggf. erforderlich) - betriebliche Maßnahmen zur Brandbekämpfung. (ggf. erforderlich) <p>Wir möchten wir sie über die folgenden Merkblätter der Berliner Feuerwehr in Kenntnis setzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Brandschutz auf Baustellen - Nachweis der Löschwasserversorgung im Brandschutznachweis - Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken - Sicherstellung des 2. Rettungsweges über Drehleitern der Berliner Feuerwehr im öffentlichen Straßenland (des VBG) - Photovoltaikanlagen - Objektfunkversorgung <p>Merkblätter der Berliner Feuerwehr befinden sich unter dem untenstehenden Link auf der Internetseite der Berliner Feuerwehr. Sie repräsentieren nicht die Vollständigkeit aller vorhandenen Merkblätter. https://www.berliner-feuerwehr.de/ihre-sicherheit/vorbeugender-brand-und-gefahrenschutz/</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
22	Berliner Stadtreinigungsbetriebe AÖR (BSR)	22.1 Abfallbeseitigung, Straßenreinigung	Wir danken Ihnen für die übersandten Planunterlagen. Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung bzw. Reinigung werden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass, bauliche- oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung bzw. Reinigung nicht berührt sind.
23	Berliner Verkehrsbetriebe AÖR (BVG)	23.1 Netzentwicklung: Einteilung der Platzfläche	<p>Auf Seite 18 f. in Kap. III in der Begründung zum B-Plan werden die Anforderungen für den freiraumplanerischen Wettbewerb skizziert. Die im Folgenden dargestellten Anmerkungen zur anzustrebenden Raumaufteilung sollten in den Anforderungen des freiraumplanerischen Wettbewerbs berücksichtigt werden. Sie sind aber auch als Rückmeldungen zum B-Plan im Allgemeinen zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Anordnung auf dem Bahnhofsvorplatz gibt es aktuell neben den zwei Reihen von Buseinstiegshaltestellen und einer Ausstiegshaltestelle viele Parkplätze (einige im vorderen Bereich, viele im hinteren Bereich), Taxistellplätze unmittelbar vor dem Bahnhofszugang, sowie Reisebushaltestellen im hinteren Bereich in der Zufahrt zu den Buseinstiegshaltestellen. Diese Bereiche sollten Bestandteil einer Überarbeitung sein.</p> <p>Der Entfall von Pkw-Stellplätzen auf dem Platz wird begrüßt, insbesondere im vorderen Bereich wird dadurch Platz für die Bushaltestellen und eine zukünftige Straßenbahn geschaffen, und zudem werden die Zugänge zu und zwischen den Haltestellen, Bahnhof und U-Bahn-Zugängen erleichtert.</p> <p>Bei den Buseinstiegshaltestellen kann neben der Beibehaltung der grundsätzlichen Längsanordnung (bisher 2 Reihen mit je 3 Positionen) auch eine Sägezahn-Aufstellung geprüft werden. Dadurch können unter Berücksichtigung der Schleppkurven Platzvorteile erzielt werden. Dabei sind grundsätzlich 18 Meter Fahrzeuglänge für Gelenkbusse vorzusehen. Bei der Längsan-</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Da die Einteilung der Verkehrsflächen und damit die Anordnung von Bushaltestellen, Wegen und Parkständen nicht Gegenstand des Bebauungsplans sind, ist eine Berücksichtigung im Bebauungsplan nicht erforderlich.</p> <p>Die Anlagen für Straßenbahn auf dem Hardenbergplatz sind in einem Planfeststellungsverfahren zu planen und rechtsverbindlich zu sichern.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>ordnung ist bei starker Auslastung bei gegenseitigen Behinderungen der Busse ein barrierefreies Anfahren der Haltestellen erschwert. Wenn durch die Sägezahnordnung sogar zusätzliche Haltestellenpositionen eingerichtet werden können, bietet dies z.B. mehr Flexibilität bei der Fahrplangestaltung und eine verbesserte Zuverlässigkeit, sowie Potentiale für Angebotsausweitungen.</p> <p>Es sollte angestrebt werden, dass aus den Zwischengeschossen des U-Bahnhofs direkte Zugänge zu den Bussteigen umgesetzt werden können, um die Übergangswege zu verkürzen.</p> <p>Die Taxistellplätze nehmen aktuell auf ganzer Länge den ersten Streifen unmittelbar vor dem Bahnhofseingang ein. Hier sollte angestrebt werden, dass durch eine Anpassung der Anordnung die Busse näher an den Bahnhof gebracht werden können (z.B. Verschieben der Taxistellplätze in die zweite bzw. dritte Reihe, sowie Entzerren von Ausstieg, Einstieg und Nachrückplätzen). Zum einen betrifft dies die Anordnung insgesamt, zum anderen die Möglichkeit die Nachrückplätze teilweise in den hinteren Bereich zu verlagern. Möglich wäre es auch den Ein- und Ausstieg aufzuteilen, sodass der Ausstieg zum Bahnhof (S-Bahn /RB/RE) in die Jebensstraße und zu U-Bahn/Bus auf den Hardenbergplatz (östliche Seite) differenziert werden kann. In jedem Fall sollte eine Trennung der Fahrwege der Busse und Taxen aufrechterhalten bleiben, um gegenseitige Behinderungen zu vermeiden.</p> <p>Wie angegeben sollte entsprechend der Planungen des Nahverkehrsplans der Platz für eine Endhaltestelle und dahinterliegende Kehrgleise für eine zukünftige Straßenbahn berücksichtigt werden.</p> <p>Bei einer Neustrukturierung der Wegführungen auf dem Platz, sollte berücksichtigt werden, dass die aktuell bestehende Mög-</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>lichkeit des Wendens der Busse (direktes Fahren von der Ausstiegshaltestelle zu den Einstiegshaltestellen ohne Halt an der Betriebshaltestelle Hertzallee) auf dem Platz erhalten bleiben. Dies ist betrieblich (bei Kurzwenden oder zum Einsetzen) und für einzelne Fahrplanfahrten notwendig, bisher am nördlichen Ende des Platzes, sollte bei Entfall der Parkplätze aber näher an die Ein- und Ausstiegshaltestellen gelegt werden.</p> <p>Sofern Reisebushaltestellen oder Reisebuseinstieg/-ausstieg unmittelbar am Hardenbergplatz erhalten bleiben, sollte es eine klare Trennung zur Zufahrt der Linienbusse zu den Einstiegshaltestellen, sowie von den Ausstiegshaltestellen geben. Nur so kann verhindert werden, dass es wie bisher zu Behinderungen der Linienbusse mit Verlustzeiten durch ein- oder ausparkende Reisebusse kommt. Es können wie auf Seite 19 in der Begründung des B-Plans benannt auch Alternativen für die Reisebusse gesucht werden, möglich wäre auch eine Anordnung nur eines Ein- und Ausstiegs der Reisebusse auf dem Hardenbergplatz mit Abstellung der Fahrzeuge andernorts.</p>	
		<p>23.2 Netzentwicklung: bauzeitliche Verlagerung Endstelle Hertzallee</p>	<p>Wie bereits in der ersten Rückmeldung zum Gesamt-B-Plan 4-69 in 2018 angegeben, ist es je nach Planung der Bauphasen der Endstelle Hertzallee (B-Pläne 4-69b/-c) und der dortigen Gebäude u.U. notwendig temporär die Betriebsendstelle Hertzallee auf den hinteren Bereich des Hardenbergplatzes zu verlagern, um den Betrieb der zahlreichen Buslinien am S+U Zoologischer Garten auch während der Bauphasen im gesamten Bereich dauerhaft und ohne Unterbrechung aufrechtzuerhalten. Dies ist nur zulasten der bisherigen Flächen der Parkplätze und Reisebusse im hinteren Bereich des Hardenbergplatzes möglich.</p> <p>Idealerweise wird jedoch die neue Betriebsendhaltestelle am neuen Standort in der Hertzallee zuerst fertiggestellt und erst dann die Bestandsbetriebshaltestelle am jetzigen Standort in der</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Das möglich Erfordernis, den Hardenberg bauzeitlich als Endstelle zu nutzen, ist bekannt und wird bei der Zeitplanung für die Umgestaltung des Platzes berücksichtigt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			Hertzallee aufgegeben.	
		23.3 Netzenwicklung: Verkehrsführung	Im Verkehrsgutachten auf S. 15 (Abb. 9) ist in der Jebensstraße kein Busverkehr eingetragen. Dies ist nicht korrekt, da die Linien 100 und 200 nach dem Ausstieg der Fahrgäste an der Haltestelle S+U Zoologischer Garten/Jebensstr. auf dem Weg zur Betriebsendhaltestelle in der Hertzallee durch die Jebensstraße verkehren. Diese Führung sollte auch zukünftig aufrechterhalten bleiben. Zwar besteht das Ziel, durch verminderten Individualverkehr zusätzlichen Platz für den Busverkehr auf dem Hardenbergplatz zu schaffen. Dadurch kann sich die Platzverfügbarkeit auch für die Ausstiegshaltestelle erhöhen, was zu einer Rückführung der am S+U Zoologischer Garten endenden Busse der Linien 100 und 200 auch über den Hardenbergplatz (wie die übrigen Linien) ermöglicht. Wenn aber zugleich perspektivisch Angebotsausweitungen und die zukünftige Straßenbahn zu berücksichtigen sind, sollte die Möglichkeit der Befahrung der Jebensstraße bestehen bleiben, um auch dann Entlastungen der Ausstiegshaltestellen zu erreichen und die Fahrgastströme zu entzerren und zu lenken.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Die Abbildung in der Verkehrsuntersuchung wird entsprechend angepasst.
		23.4 Netzentwicklung: Anzahl Buslinien	Auf Seite 15 im Verkehrsgutachten werden 11 Tagesbuslinien genannt, es sind jedoch 12.	Kenntnisnahme, Anpassung des Fachgutachtens Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Er ist für den Bebauungsplan nicht relevant. In der Begründung zum Bebauungsplan sind alle zwölf Tagesbuslinien benannt (vgl. Kapitel A II.1.4.2). Die Angabe in der Verkehrsuntersuchung wird korrigiert.
		23.5	Die geplanten Maßnahmen betreffen Anlagen unserer U-Bahnlinien U2 und U9. Sie erhalten von uns eine gesonderte Stellungnahme per E-Mail oder Post.	Kenntnisnahme Die Stellungnahme wird im Folgenden unter „BVG Infrastruktur-Management - U-Bahn“ geprüft und abgewogen (s. Stellungnahme Nr. 23.9).

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		23.6 Technische Gebäudeausrüstung/Maschinelle Anlagen U-Bahn	In den benannten Bereich könnten sich Be- und Entwässerungsanlagen der U-Bahn befinden. Eine Handschachtung wird empfohlen.	Kenntnisnahme Der Hinweis betrifft die Bauausführung und hat für den Bebauungsplan keine Relevanz.
		23.7 Omnibus	Die uns überlassenen Unterlagen haben wir geprüft. Gegen die Durchführung der vorgesehenen Arbeiten gemäß den uns zugestellten Planunterlagen bestehen aus unserer Sicht Bedenken. Diese sind auch der Tatsache geschuldet, dass in den übermittelten Plänen keine Verkehrsführung eingetragen ist. Infolgedessen lässt sich eine mögliche Behinderung für unseren Linienverkehr nicht verlässlich abschätzen.	Keine Berücksichtigung Die Einteilung der Verkehrsflächen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Die künftige Verkehrsführung soll im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs geplant und durch verkehrsbehördlichen Anordnungen verbindlich festgelegt werden. Die BVG wird in die anschließenden Verfahren intensiv eingebunden.
		23.8 Beeinträchtigung Omnibuslinienverkehr durch Baumaßnahmen	Vorsorglich weisen wir auf unseren Omnibuslinienverkehr (wie in Ihrem Schreiben berücksichtigt) in Ihrem Planbereich hin. Wir gehen davon aus, dass Ihre Arbeiten so ausgeführt werden, dass unsere dort verkehrenden Omnibuslinien während der gesamten Bauzeit planmäßig verkehren können und die Bedienbarkeit sowie Erreichbarkeit der Bushaltestellen jederzeit gewährleistet ist. Sollten in diesem Zusammenhang Maßnahmen erforderlich werden, die den Omnibuslinienbetrieb beeinträchtigen, bitten wir Sie, Ihrerseits einen Ortstermin anzuberaumen. Dabei sind unsere Vorlaufzeiten von 12 Wochen bei Umleitungen bzw. 10 Werktagen bei Haltestellenverlegungen ab Zugang der verkehrsrechtlichen Anordnung zu beachten.	Kenntnisnahme Der Hinweis betrifft die Bauausführung und hat für den Bebauungsplan keine Relevanz.
	BVG Infrastruktur-Management - U-Bahn	23.9	Bezüglich des genannten B-Plans 4-69c erhalten Sie hiermit unsere Stellungnahme: Der Planbereich betrifft Anlagen unserer U-Bahnlinie U2, Bauwerke A 18/19 aus dem Jahre 1902 und U9, Bauwerke G156-	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbe-

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>G160. Diese sind in den 1950er Jahren geplant und errichtet worden. Die Überdeckung der Anlagen beträgt teilweise nur 0,4 m, die Auslegungslast der Altanlagen ähnelt einem SLW30. Aus den vorliegenden Unterlagen ist die Frage der grundsätzlichen Machbarkeit der zukünftigen Veränderungen nicht eindeutig zu beantworten.</p> <p>Umfangreiche Abstimmungen sind daher zu erwarten.</p> <p>Die Verträglichkeit der Maßnahmen mit unseren Anlagen ist ggf. gutachterlich nachzuweisen. Hierzu sind wir frühestmöglich zu beteiligen.</p>	<p>werb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt. Die BVG wird in die anschließenden Verfahren intensiv eingebunden.</p>
		23.10 planfestgestellte Bahnanlage	<p>Bei dem in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden U-Bahnbaupark handelt es sich um eine in Betrieb befindliche planfestgestellte Bahnanlage. Der Bauherr kann daher - unabhängig von der jetzigen und künftigen Intensität des Schienenverkehrs - gegen die BVG keine Ansprüche auf Durchführung von Maßnahmen zur Minderung der aus dem U-Bahnbahnverkehr herrührenden Lärm- und Erschütterungsemissionen oder gegen das Auftreten von elektromagnetischen Feldern geltend machen. Er hat die Vorsorge selbst zu treffen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Umstand ist bekannt. Immissionen, die in Bezug auf die geplante Nutzung Maßnahmen erforderlich machen würden, sind nicht zu erwarten.</p>
24	Berliner Wasserbetriebe AöR (BWB)	24.1	<p>Der o.g. Bebauungsplan ist ein Teilplan des Bebauungsplans 4-69 zu dem die Berliner Wasserbetriebe (BWB) mit den Schreiben PB-N/M/Pa vom 18.10.2018 und PB-N/M/Auf vom 14.09.2021 Stellungnahmen abgegeben haben. Diese haben auch weiterhin Bestand.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stellungnahmen vom 18.10.2018 und 19.09.2021 sind in die Planung eingeflossen.</p>
		24.2 Trink- und Abwasserleitungen	<p>Zum Bebauungsplan 4-96c geben die BWB folgende Stellungnahme ab. Diese gibt nur Auskunft über den im Bereich des Bebauungsplans 4-69c vorhandenen Leitungsbestandes und die von unserem Unternehmen dort geplanten Baumaßnahmen.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass das Einreichen der Be-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB sich im Plangebiet befinden und im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>bauungsplanunterlagen bei den BWB keine weitere Planungsbearbeitung auslöst.</p> <p>Gemäß dem beiliegenden Bestandsplan befinden sich im Bereich des Bebauungsplangebietes Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB. Diese stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung. Die Anlagen sind in Betrieb und müssen jederzeit zugänglich sein. Baumaßnahmen an unseren Anlagen sind von unserem Unternehmen im nördlichen und im westlichen Geltungsbereich ab Januar 2027 geplant.</p> <p>Die in den Flurstücken 306 und 308 (Bahngelände) vorhandenen Anlagen der BWB (Mischwasserkanal (M-Kanal) und Notauslasskanal) sind über einen Gestattungsvertrag von 1984 für die BWB gesichert.</p>	<p>Der Hardenbergplatz soll im Bebauungsplan als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden. Eine planungsrechtliche Sicherung des dortigen Leitungsbestandes ist nicht erforderlich.</p> <p>Auch für die auf Bahngelände liegenden Leitungen ist eine planungsrechtliche Sicherung nicht erforderlich, da entsprechende Gestattungsverträge bereits geschlossen wurden.</p>
		24.3 Trinkwasserleitungen	<p>Wir bitten darum, den Punkt II.1.5 Technische Infrastruktur/Trinkwasser in der Begründung zum Bebauungsplan, wie folgt zu korrigieren:</p> <p>In der Hardenbergstraße verläuft eine Transportleitung DN 800/900/1000. Versorgungsleitungen verlaufen in der Hardenbergstraße (DN 300) und entlang des östlichen Randes des Hardenbergplatzes zur Hertzallee (DN 150).</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung</p> <p>Das Kapitel wird entsprechend der Hinweise korrigiert.</p>
		24.4 Schmutzwasserableitung	<p>Die vorhandenen M-Kanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass die Mischwasserkanalisation im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung steht.</p>
		24.5 Regenwasserbewirtschaftung	<p>Bei Bauvorhaben ist das Regenwasser vorzugsweise vor Ort zu bewirtschaften. Neben der Versickerung von Regenwasser soll auch dessen Verdunstung gefördert werden. Für die Regenwasserbewirtschaftung der Grundstücksflächen im o.g. Bebauungsplangebiet kommen dezentrale Maßnahmen, wie z. B. Dach-</p>	<p>Keine Berücksichtigung, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Da die Planungen zum Regenwasser erst im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs konkretisiert werden, werden die Hinweise dort berücksichtigt. Sie werden zur</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>und Fassadenbegrünung, Versickerungsanlagen und Regenwasserspeicher, in Betracht. Durch diese Maßnahmen können positive Effekte für das lokale Klima, die Biodiversität und die Freiraumqualität entstehen.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sollten ausreichend große Flächen für die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung verortet und festgesetzt werden. Dafür empfehlen wir, ein Fachgutachten Regenwasser durch einen Fachplaner erarbeiten zu lassen. Hinweise und Inhalte sind der Orientierungshilfe „Wassersensibel planen in Berlin“ zu entnehmen. https://www.regenwasseragentur.berlin/wassersensibel-planen/</p> <p>Bei Bauvorhaben im Bereich der M-Kanalisation ist das Regenwasser vor Ort zu bewirtschaften. Regenwassereinleitungen in die M-Kanalisation sind grundsätzlich nicht mehr möglich. Nur in begründeten Ausnahmefällen werden Regenwassereinleitungen durch die BWB zugelassen und entsprechend den örtlichen Randbedingungen weitgehende Einleitbeschränkungen ausgesprochen.</p>	<p>Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p> <p>Trotz der Notwendigkeit einer Fortschreibung und Konkretisierung des Konzepts belegen die vorliegenden Ergebnisse in hinreichendem Maße, dass eine örtliche Bewirtschaftung des Regenwassers grundsätzlich möglich ist.</p>
		24.6 Entwässerung öffentlich gewidmeter Straßen, Wege, Plätze	<p>Grundsätzlich gilt, dass für die Versickerung von Regenwasser von neu geplanten öffentlich gewidmeten Straßen im Seitenbereich ausreichend große Flächen vorzusehen sind. je nach Straßenprofil ist im Regelfall ein straßenbegleitender Streifen (ein- oder beidseitig) für die Anordnung von Versickerungsmulden mit einer jeweiligen Breite von mindestens 3,0 m (besser 3,5 m) erforderlich. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind hierfür die Vorgaben für die spätere Verkehrsanlagenplanung festzusetzen.</p> <p>Die Erarbeitung des oben genannten Fachgutachtens Regenwasser ist durch einen Fachplaner in enger Abstimmung mit dem Verkehrsanlagenplaner durchzuführen. Auf Grund der Zuständigkeit für die späteren Anlagen der Straßenentwässerung sind die betreffenden Leistungsinhalte und Planungsvorgaben</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Eine Verortung der vorgesehenen Anlagen und Maßnahmen zur Bewirtschaftung des Niederschlagswassers ist nur im Rahmen einer abgestimmten Gesamtplanung für die Umgestaltung des Hardenbergplatzes möglich. Diese soll erst im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs erstellt werden. In diesem Zusammenhang werden auch die Planungen zum Umgang mit dem Regenwasser konkretisiert. Weitere Abstimmungen zu Korrektur- und Fortschreibungsbedarfen können in diesem Zusammenhang mit den BWB abgestimmt werden.</p> <p>Der Einschätzung, dass das Fachgutachten inhaltlich falsch sowie fehlerhaft ist, kann nicht gefolgt werden. Die</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>vor Beauftragung der Planer durch den Vorhabenträger oder die planende Abteilung des Bezirkes bzw. Senates mit den BWB abzustimmen.</p> <p>Das vorliegende Fachgutachten wurde nicht mit den BWB abgestimmt. Es ist inhaltlich falsch sowie fehlerhaft und wird daher verworfen. Sollten Sie hierzu Fragen haben, dann wenden Sie sich bitte an xx</p> <p>Hinweise und Inhalte zur Erarbeitung eines Planungskonzepts einschließlich Untersuchung der alternativen Lösungsmöglichkeiten, Prüfung auf deren Machbarkeit und Bewertung mit dem Ziel der Ausweisung einer abgestimmten Vorzugslösung zur Bewirtschaftung des anfallenden Niederschlagswassers innerhalb eines Betrachtungsgebietes sind der aktuellen „Leitlinie Wasserbewusste Entwässerungsplanung“ der BWB zu entnehmen.</p>	<p>Fachbehörde SenMVKU II D hat dies nicht angemerkt.</p>
		<p>24.7 Überflutungsgefährdung</p>	<p>Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es bei Starkregen zu unkontrollierten Oberflächenabflüssen aus dem Umfeld in das Baugebiet kommt. Es können zusätzliche Maßnahmen für die Überflutungsvorsorge notwendig werden. Die dafür ggf. erforderlichen Flächen sind vorzusehen und zu sichern. Im Bereich des Baugebietes befinden sich nach unserem Kenntnisstand Überflutungsschwerpunkte, Quelle: Meldungsatlas („Überstauatlas“).</p> <p>Es wird empfohlen, dass im Rahmen der Erarbeitung eines Fachgutachtens Regenwasser eine Gefährdungsanalyse z.B. in Anlehnung an das Merkblatt DWA-M 119 „Risikomanagement in der kommunalen Überflutungsvorsorge für Entwässerungssysteme bei Starkregen, Hennef, 2016“ durch einen Fachplaner durchgeführt wird.</p> <p>Es ist dabei zu prüfen, ob im betreffenden Planungsgebiet besonders ausgeprägte überflutungsgefährdete Bereiche identifiziert werden können, wie z. B. Tiefpunkte (z. B. Unterführungen,</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung des Umweltberichts und Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Vorab ist festzustellen, dass der Bebauungsplan keine Baugebiete plant. Die Vorsorge, dass es bei Starkregen nicht zu unkontrollierten Oberflächenabflüssen aus dem Umfeld in das Plangebiet kommt, ist grundsätzlich Aufgabe der Nachbarn. Ein Hinweis, dass sich das Plangebiet laut Starkregenhinweiskarte (Geoportal Berlin) in einer Senke befindet, wird in den Umweltbericht aufgenommen. Da die Planungen zum Regenwasser im Rahmen des freirauplanerischen Wettbewerbs fortgeschrieben und konkretisiert werden, werden die Hinweise in diesem Rahmen berücksichtigt. Sie werden der für die Auslobung des freirauplanerischen Realisierungswettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Senken), Eingangsbereiche zu U-Bahnen, Einfahrten in Tiefgaragen, abschüssige Straßen oder Geländebeziehungen, Geländeübergänge „steil-flach“, Bebauungen mit ausgebautem Kellergeschoss, Hangbebauung unterhalb Straßenniveau, Eingänge auf Straßenniveau, insbesondere zu Gebäuden mit Gewerbe oder Kindertagesstätten, Pflegeeinrichtungen o.ä.</p>	
		24.8	<p>Die Technischen Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB sind einzuhalten.</p> <p>Sofern ein Bauvorhaben Neu- oder Umbauarbeiten an den Anlagen der BWB erforderlich macht, bitten wir den Investor frühzeitig mit uns Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Wir möchten 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.</p> <p>Die Vorlaufzeiten für die Planung und Genehmigung bis zum Baubeginn betragen für gewöhnlich mindestens 24 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Die Hinweise betreffen die Bauausführung und haben für den Bebauungsplan keine Relevanz.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Abwassernetz angeschlossen werden sollen, liegen den BWB die erforderlichen Hausanschlussanträge mit den konkreten Bedarfsangaben vor.</p> <p>- 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.</p> <p>Wir bitten Sie, die Belange der BWB im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens zu berücksichtigen.</p> <p>[Anlagen: Schreiben PB-N/M/Pa vom 18.10.2018 und PB-N/M/Auf vom 14.09.2021, Bestandsplan, Leitlinie Wasserbewusste Entwässerungsplanung, Technische Vorschriften zum Schutz der Trinkwasser- und Entwässerungsanlagen der BWB]</p>	
25	BEW Berliner Energie und Wärme AG (BEW)	25.1 Fernwärmeleitungen	In dem von Ihnen angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Wärme Berlin vorhanden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass kein Anlagenbestand vorhanden ist.</p>
26	Stromnetz Berlin GmbH	26.1 Stromleitungen	<p>Den oben genannten Entwurf zum Bebauungsplan haben wir geprüft und nehmen dazu Stellung.</p> <p>In dem betrachteten Gebiet befinden sich Mittel- und Niederspannungsanlagen sowie die Netzstation N33271 der Stromnetz Berlin GmbH. Einen Plan mit den vorhandenen Anlagen erhalten Sie beiliegend zu diesem Schreiben.</p> <p>In dem angegebenen Bereich sind weitere Anlagen geplant, die Planung der Stromnetz Berlin GmbH ist jedoch noch nicht abgeschlossen. Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung können wir zurzeit keine Aussage treffen.</p> <p>Bei Rückfragen zu laufenden Projekten und der technischen</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Alle übergeordneten Leitungen der Stromnetz Berlin GmbH liegen in öffentlichen Verkehrsflächen. Regelungen im Bebauungsplan zur Sicherung der Anlagen sind nicht erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Planung wenden Sie sich bitte an das Postfach xx Bitte nennen Sie hierbei die Registriernummer xx und die Adresse des Plangebietes.</p> <p>Die beigefügte „Richtlinie zum Schutz von 1 - 110kV Kabelanlagen“, die „Richtlinie zum Schutz von Freileitungsanlagen 110 kV“ und die „Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin“ sind zu beachten.</p> <p>[Anlagen: Leitungsplan mit Legende, Richtlinie zum Schutz von 1 - 110kV Kabelanlagen, Richtlinie zum Schutz von Freileitungsanlagen 110 kV, Richtlinie zum Schutz von Anlagen der Öffentlichen Beleuchtung des Landes Berlin]</p>	
27	50Hertz Transmission GmbH	27.1 Stromleitungen	<p>Nach Prüfung der von Ihnen eingerichteten Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass sich im Plangebiet derzeit keine von der 50Hertz Transmission GmbH betriebenen Anlagen (z. B. Umspannwerke, Hochspannungsfreileitungen und -kabel, Nachrichtenverbindungen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen) befinden.</p> <p>Diese Stellungnahme gilt nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für die Anlagen der 50Hertz Transmission GmbH.</p> <p>Wird das Vorhaben geändert oder nicht innerhalb von zwei Jahren begonnen, ist eine erneute Anfrage über das infrest Leitungsauskuftsportal erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anlagenbestand vorhanden ist.</p>
28	NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (NBB)	28.1 Gasleitungen	<p>Die WGI GmbH wird von der NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt) beauftragt, Auskundsersuchen zu bearbeiten und handelt namens und in Vollmacht der NBB. Die NBB handelt im Rahmen der ihr übertragenen Verantwortung auch namens und im Auftrag der GASAG AG, der GASAG Solution Plus GmbH (GSP), der EMB Energie Brandenburg GmbH, der Netzgesellschaft Hohen Neudorf Gas mbH & Co.KG, der NGK Netzgesellschaft Kyritz</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Alle übergeordneten Leitungen der NBB liegen in öffentlichen Verkehrsflächen oder auf Bahnflächen. Regelungen im Bebauungsplan zur Sicherung der Anlagen sind nicht erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>GmbH, der Rathenower Netz GmbH, der Netzgesellschaft Hennigsdorf Gas mbH, der Netzgesellschaft Forst (Lausitz) mbH & Co. KG, der Stadtwerke Forst GmbH, der Stadtwerke Bad Belzig GmbH und der Gasversorgung Zehdenick GmbH.</p> <p>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 (Ortung, Querschläge, Suchschlitze, Handschachtungen usw.) festzustellen.</p> <p>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.</p> <p>Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen ist nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen sind in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten.</p> <p>Eine Versorgung des Planungsgebietes ist grundsätzlich durch</p>	<p>Alle anderen Informationen betreffen nachgelagerte Planungsebenen und sind für den Bebauungsplan nicht relevant.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>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.</p> <p>Nach Auswertung des Bebauungsplans und der entsprechenden Begründung ist unsere Leitungsschutzanweisung für alle laut Planwerk betroffenen Anlagen zu beachten und noch folgendes in die weitere Planung einzuarbeiten:</p> <p>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. Wir weisen darauf hin, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung/ Kabel der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden muss. 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.</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			[Anlagen: Plan Leitungsbestand, Übersichtsplan, Leitungsschutzanweisung, Legende]	
29	Primagas Energie GmbH	29.1 Gasleitungen	Hiermit teilen wir Ihnen mit, dass durch das oben genannte Vorhaben keine Flüssiggas-Versorgungsleitungen im öffentlichen Bereich der PRIMAGAS Energie GmbH berührt werden.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anlagenbestand vorhanden ist.
30	Tyczka Energy GmbH	30.1 Gasleitungen	Die Tyczka Energy GmbH betreibt in der Bundesrepublik Deutschland Gasnetze im öffentlichen und privatem (nicht öffentlichen) Raum. Im markierten Bereich Ihrer Anfrage liegen keine Gasversorgungsleitungen der Tyczka Energy GmbH im öffentlichen Raum. Die Leitungsauskunft hat eine Gültigkeit von 3 Monaten ab Ausstellungstag. Sollte der Geltungsbereich Ihrer Auskunftsanfrage verändert werden oder sich der Ausführungszeitraum über die 3 Monate hinaus verschieben, ist der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft vorzulegen.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anlagenbestand vorhanden ist.
31	DNS:NET Internet Service GmbH	31.1 Telekommunikationsleitungen	Vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange im Rahmen Ihres o.g. Bauvorhabens. In dem Baugebiet befinden sich Rohr- und Kabelsysteme der DNS:NET mit den zugehörigen Anlagen. Diese Leitungen und Anlagen dürfen weder beschädigt, überbaut oder anderweitig gefährdet werden. Bitte beachten Sie den beigefügten Lageplan und die Kabelschutzanweisung. Die DNS:NET hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen. [Anlagen: Lageplan, Kabelschutzanweisung]	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Lageplan zeigt ein Rohr- und Kabelsystem unter dem nordöstlichen Gehweg der Hardenbergstraße. Die Leitungen liegen im Straßenland, der betroffene Bereich wird bestandssichernd als Straßenverkehrsflächen festgesetzt. Regelungen im Bebauungsplan zum Erhalt der Leitungen sind nicht erforderlich. Die Kabelschutzanweisung ist daher für den Bebauungsplan nicht relevant. Der Hinweis wird der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
32	IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ)	32.1 Telekommunikationsleitungen	Das ITDZ Berlin betreibt im abgefragten Bereich keine Anlagen. Die Leitungsauskunft hat eine Gültigkeit von 6 Monaten ab Ausstelldatum.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Anlagenbestand vorhanden ist.
33	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	33.1 Landesverteidigung	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass seitens der Bundeswehr keine Einwände gegen den Bebauungsplan bestehen.
34	Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	34.1	<p>Ich danke Ihnen für die Beteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) als Träger der öffentlichen Belange der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes. Ihr Stellungnahmeersuchen wird hier unter dem o.a. Geschäftszeichen bearbeitet.</p> <p>I. Vorbemerkung</p> <p>Das EBA prüft die Vereinbarkeit der Planung nicht für den oder die Betreiber von Bahnbetriebsanlagen.</p> <p>Sofern von Ihnen nicht bereits veranlasst, wird eine Beteiligung des Infrastrukturbetreibers DB InfraGO AG als Träger öffentlichen Verkehrs wie auch Grundstückseigentümer über die DB AG DB Immobilien empfohlen.</p>	Kenntnisnahme Die Deutsche Bahn AG wurde im Rahmen der Beteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB berücksichtigt und hat eine Stellungnahme abgegeben (s. Stellungnahme Nr. 35).
		34.2 Bahnflächen	<p>II. Stellungnahme</p> <p>Gegen die vorgesehene Festsetzung des Plangebiets als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Stadtplatz) bestehen von hier keine Bedenken.</p> <p>Belange des Eisenbahnverkehrs werden durch nachrichtliche Darstellung eisenbahnrechtlichem Fachplanungsvorbehalt unterliegender Flächen gewahrt.</p>	Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass gegen den vorgelegten Bebauungsplanentwurf keine Bedenken bestehen.
		34.3 Barrierefreiheit	Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass für diese sich vor dem Empfangsgebäude (EG) des Bf Zoologischer Garten erstreckende, innerhalb der Bahngrenze liegende Teilfläche des	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Platzes die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18.11.2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität ABl. L 356, 110 (TSI PRM) verbindliche Gestaltungsvorgaben enthält.</p>	<p>den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		34.4	<p>III. Begründung</p> <p>Die vorgesehene Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Stadtplatz) soll die verkehrliche Nutzung des Platzes bauplanungsrechtlich absichern und dessen Neugestaltung vorbereiten. Das EBA teilt die verkehrsplanerische Einschätzung, dass die im Jahr 1987 vorgenommene Umgestaltung des Platzes den Anforderungen an eine klare Strukturierung der verschiedenen Verkehrsträger, eine optimale Verknüpfung der Verkehrsarten miteinander sowie die allgemeine Verkehrssicherheit nicht entspricht. Die Fußwegeverbindungen zwischen den Haltestellen und Zugangspunkten zu Treppen und Aufzügen der öffentlichen Verkehrsangebote sind unübersichtlich, im Querungsbereich der Fahrbahnen unzureichend gesichert, überwiegend nicht barrierefrei und dementsprechend gefährlich (Verkehrsuntersuchung S. 42). Die für die perspektivische Neugestaltung des Platzes ausgegebenen Planungsziele (III. und V.1.1 Seiten 19, 23 der Begründung), hier in erster Linie die Verbesserung der Fußverkehrssituation durch Anlage barrierefreier und sicherer Wege zwischen den öffentlichen Verkehrsangeboten (Bus, Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn, Fernbahn) sowie in Richtung Tiergarten Schleusenweg Straße des 17. Juni und Hertzallee Fasanenstraße werden vom EBA ausdrücklich befürwortet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass das EBA die Planungsziele ausdrücklich befürwortet.</p>
		34.5 Anregun-	<p>IV. Anregungen für die künftige Freiraumplanung</p> <p>Auf die Geltung der TSI PRM innerhalb der Bahngrenze wurde</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Die Hinweise betreffen nicht den Bebauungsplan, sondern</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		gen Neuge- staltung	<p>bereits hingewiesen. Bahnanlagen sind alle Grundstücke, Bauwerke und sonstigen Einrichtungen einer Eisenbahn, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zur Abwicklung oder Sicherung des Reiseverkehrs auf der Schiene erforderlich sind. Dazu gehören auch Nebenbetriebsanlagen sowie sonstige Anlagen einer Eisenbahn, die den Zu- und Abgang ermöglichen oder fördern (vgl. § 4 Abs. 1 EBO). Bei den außerhalb der Bahngrenze liegenden, allgemeinem Personenbeförderungsrecht unterliegenden Bus-Haltestellen sowie Zu- und Abgängen zur U-Bahn auf dem Hardenbergplatz handelt es sich um Anlagen der BVG, keine Anlagen einer Eisenbahn. Unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse lässt sich jedoch die jeweilige Wechselwirkung, was Ermöglichung, Förderung, Abwicklung, Sicherung und Attraktivität der Verkehrsangebote angeht, nicht übersehen. Um die Hauptfunktion des Platzes als zentraler ÖPNV-Umsteigeknoten zu erfüllen, sollten die einzelnen öffentlichen Verkehrsangebote in kürzest praktisch umsetzbarer Entfernung über hindernis-freie Wege miteinander verbunden sein. Die vom Umsteigeverkehr zwischen den einzelnen Haltestellen zu Fuß zu nehmenden Wege sollten den Bedürfnissen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität entsprechend möglichst als stufenfreie Wege angelegt werden. Niveauwechsel sollten vermieden oder, sofern dies nicht möglich ist, etwa durch Rampen überbrückt werden. Ausreichende Beleuchtung sollte die einzelnen Zugangspunkte und deren Anbindung hervorheben. An allen Stellen, an denen Reisende entscheiden müssen, welchen Weg sie wählen, sollten Wegweiser mit einheitlichen Zeichen, Symbolen und Piktogrammen angebracht sein. Eine Orientierung der Gestaltung jener Bereiche außerhalb der Bahngrenze an vorstehenden, innerhalb der Bahngrenze im und unmittelbar vor dem Empfangsgebäude des Bf Zoologischer Garten geltenden Vorgaben der TSI PRM erscheint naheliegend und sachgerecht.</p>	<p>den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Sie werden zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Der bauplanungsrechtlichen Zweckbestimmung entspricht zudem, der Verkehrsfunktion absoluten Vorrang vor der Aufenthaltsfunktion einzuräumen. In Konsequenz dessen sollte daher auch zugunsten einer weitestgehend offenen Gestaltung des Platzes - nach dessen historischem Bild - auf jede Form Orientierungssinn wie Sicherheitsempfinden störender Einhausung der Wartebereiche von Bus-Haltestellen sowie Zu- und Abgängen zur U-Bahn verzichtet werden. Schließlich sollte für die Einrichtung temporärer Abfahrts- und Ankunftshaltestellen allfälligen DB-Schienerersatzverkehrs Platz in kürzest möglicher Entfernung zum EG Bf Zoologischer Garten (dessen Zu- und Ausgängen) vorgehalten werden; entweder „hinten“ in der Jebensstraße oder „vorne“ am Hardenbergplatz.</p>	
35	Deutsche Bahn AG	35.1 Eigentum, Fachplanungsvorbehalt	<p>Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG / DB Station&Service AG) bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren.</p> <p>Immobilienrelevante Belange</p> <p>Im Bereich des Bebauungsplanes sind folgende Grundstücke der DB mit einbezogen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemarkung Charlottenburg, Flur 6, Flurstück 306 (teilweise) - Gemarkung Charlottenburg, Flur 6, Flurstück 308 (teilweise) - Gemarkung Charlottenburg, Flur 6, Flurstück 268 <p>Die vorgenannten DB-Flächen werden im Bebauungsplan nachrichtlich als „Bahnanlagen“ dargestellt.</p> <p>Vorsorglich weisen wir darauf hin, dass es sich bei den DB-Flächen um gewidmete Eisenbahnbetriebsanlagen handelt, die dem Fachplanungsvorbehalt des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) unterliegen. Änderungen an Eisenbahnbetriebsanlagen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Eigentumsverhältnisse sind bereits entsprechend in der Begründung dargestellt.</p> <p>Der Fachplanungsvorbehalt ist ebenfalls bekannt und in der Begründung bereits dargestellt. Das EBA wurde beteiligt und hat keine Einwände gegen den Bebauungsplan erhoben.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			unterliegen demnach dem Genehmigungsvorbehalt des EBA (§§ 23 Absatz 1 AEG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 und Absatz 2 Satz 2 BEVVG i. V. m. § 18 AEG).	
		35.2	<p>Belange der DB InfraGO AG</p> <p>Die DB bewertet die Umgestaltung und Entwicklung des Hardenbergplatzes als übergeordneten Stadtplatz mit besonderer Verkehrsfunktion für den ÖPNV grundsätzlich positiv. Bezüglich der vorgestellten Bauleitplanung bestehen grundsätzlich keine Bedenken, wenn die nachfolgenden Anforderungen und Hinweise beachtet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass grundsätzlich keine Bedenken seitens der DB InfraGO AG an dem Bebauungsplan bestehen.</p>
		35.3 Kfz-Erschließung Bahnhof	<p>Aus der Begründung und dem Fachgutachten Verkehr zum B-Plan 4-69c Hardenbergplatz haben wir entnommen, dass der Hardenbergplatz komplett für den MIV gesperrt werden soll. Für den Wirtschaftsverkehr sowie für Besucher des Zoologischen Gartens, die aufgrund von Mobilitätseinschränkungen auf ein Fahrzeug angewiesen sind, soll eine Einfahrt über die Hardenbergstraße, Joachimsthaler und Budapester Straße auf den Hardenbergplatz weiterhin ermöglicht werden (Fachgutachten Verkehr, S. 21/22). Ob dies auch den Bahnhof einschließt, geht nach unserem Verständnis aus den Ausführungen nicht eindeutig hervor.</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Notwendige Wirtschaftsverkehre und notwendiger Kfz-Verkehr von mobilitätseingeschränkten Personen sollen auch in Bezug auf den Bahnhof weiterhin zulässig sein. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen.</p> <p>Der Hinweis wird der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
		35.4 Zufahrtsberechtigungen und künftige Nutzung des Hardenbergplatzes	<p>Die Ver- und Entsorgung des Bahnhofs Zoologischer Garten soll lt. Fachgutachten Verkehr (s. S. 44, 46) „idealerweise“ bzw. „nach Möglichkeit“ nur über die Jebensstraße erfolgen. Auch die Verortung einer Kiss & Ride- und Taxi-Zone wird dort empfohlen.</p> <p>Aus Sicht der DB bietet die Jebensstraße nicht ausreichend Flächen, um die für den Bahnhofsbetrieb notwendigen Funktionen im erforderlichen Maße unterzubringen und störungsfrei abzuwickeln. Dies betrifft im Einzelnen:</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Der Forderungen betreffen nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Die nunmehr geplante Festsetzung des Hardenbergplatzes als Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung "ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz" schließt weder eine der genannten Nutzungen aus noch sichert sie verbindlich. Auch die Frage der künftigen</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> - Ver- & Entsorgung des Bahnhofs - Bike & Ride / Mikromobilität - Kurzzeitparken / Kiss & Ride - Park & Ride - Carsharing - Taxi <p>Zu den Punkten im Einzelnen: <u>Ver- & Entsorgung des Bahnhofs</u></p> <p>Eine Anlieferung für die Bahnhofsmieter ausschließlich über die Jebensstraße ist nicht möglich, da die räumliche und zeitliche Abwicklung sowie der Transport von Gütern zwischen der Entladestelle und allen Nutzungs-/Vermarktungseinheiten des Bahnhofs nicht gewährleistet werden kann.</p> <p>An der Jebensstraße steht nur ein Lastenaufzug zur Verfügung, der die anfallenden Transportmengen nicht bewältigen kann. Alternative Wege zu den Mieterlagern im Untergeschoss würden unzumutbar lang. Die Lieferwege, die zusätzlich im Erdgeschoss abgewickelt werden müssten, führen durch die hoch frequentierten öffentlichen Malls/ Fernbahn- und Servicehalle. Dies würde die Reisendenströme behindern und möglicherweise zu Sicherheitsproblemen führen. Diese Erschwernis wäre auch für die Mieter nicht akzeptabel. Hinzu kommt, dass einige Mietflächen ausschließlich über den Hardenbergplatz erschlossen werden, d.h. von dort ihren Zugang zur Mieteinheit haben.</p> <p>Daher ist auch die Anlieferung über den Hardenbergplatz zu sichern. Die Versorgung des Bahnhofs ist weiterhin 24h/täglich zu gewährleisten.</p> <p>In der verkehrlichen Beschreibung des Hardenbergplatz (s. 1.3) wird angegeben, dass der Hardenbergplatz vor allem für den</p>	<p>gen Zufahrtsberechtigungen ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Erschließungs- und Wirtschaftsverkehr des Bahnhofs Zoologischer Garten und der angrenzenden Gebäude dient. Wir fordern, dass diese Funktion auch künftig nach dem Umbau des Hardenbergplatzes gegeben ist.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Planung zukünftiger Straßenbahnlinien möchten wir auch auf die notwendige Ver- und Entsorgung des südlichen Bahnhofsgebäudes (Gebäudeteil mit Ulrich / HIT) von der Hardenbergstraße aus (alte Anlieferung hier) hinweisen, die dabei zu berücksichtigen und mit der DB abzustimmen ist.</p> <p><u>Bike & Ride / Mikromobilität</u></p> <p>Fahrradstellplätze im Gehwegbereich entlang des Bahnhofs sind aufgrund der erforderlichen Flucht- und Rettungswege und dem hohen Besucherstrom am Bahnhof nicht möglich. Gesicherte Erkenntnis wären in diesem Fall unorganisierte Radanhäufungen, Müllecken und die Behinderung der Passantenfrequenzen.</p> <p>Die Flucht- und Rettungswege am Bahnhof (nördlich und südlich der Hardenbergstraße) sind sicherzustellen. Entlang des Bahnhofsgebäudes inkl. Zoo Terrassen ist ein Abstandsstreifen für die Reinigung, Instandhaltung-/Instandsetzungsarbeiten am denkmalgeschützten Bahnhofsgebäude freizuhalten. Auch bei der Planung von Angeboten zur weiteren Mikromobilität ist dies zu beachten (z.B. Vermeidung wilden Abstellens von E-Rollern etc.).</p> <p>Hinweis: Die angedachten Stellplätze für E-Mietroller auf dem Hardenbergplatz würden der derzeit bestehenden Parkverbotszone für Mietfahrzeuge der Mikromobilität widersprechen. (Quelle: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/?loginkey=show-Map&mapId=k_parkverbotmikrpark@senstadt)</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p><u>Kurzzeitparken / Kiss & Ride</u></p> <p>Die DB hält kostenfreie Stellplätze für Kurzzeitparken, die laut Fachgutachten Verkehr empfohlene Kiss&Ride-Zone in der Jebensstraße und auch am Hardenbergplatz (zwischen Zugang S-Bahnhalles und Osttunnel) für notwendig. Kurze Wege für Reisende zum Bahnsteig, zu den Geschäften im Bahnhof und der DHL-Paketstation müssen gewährleistet sein. Wir halten je Bahnofsseite ca. 5 Kurzzeitparkplätze für erforderlich und angemessen.</p> <p><u>Park & Ride</u></p> <p>Mit dem kompletten Entfall der Parkplätze am Hardenbergplatz sehen wir einen Rückgang der Attraktivität für Einzelhandel und Gastronomie am Bahnhof, am gesamten Hardenbergplatz und dem Zoologischen Garten. Der Bedarf an Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind, sollte für alle angrenzenden Gewerbebetriebe rund um den Hardenbergplatz betrachtet werden.</p> <p>Für die Gewerbeeinheit der Zooterrassen hat die DB vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf die Auflage erhalten, u.a. einen Stellplatz für schwer Gehbehinderte und behinderte Menschen im Rollstuhl vorzusehen.</p> <p>Wir empfehlen daher die Erstellung eines Parkkonzeptes in Zusammenarbeit mit der DB, den umliegenden Gewerbebetrieben am Hardenbergplatz, als auch mit den Betreibern der Parkhäuser.</p> <p><u>Carsharing</u></p> <p>Die DB plant nach dem Umbau am Bahnhof Zoologischer Garten weiterhin Carsharing, mit 5-6 Stellplätzen, auf der Fläche des Flurstücks 306, anzubieten. Gemäß den zwischen der DB</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>und dem Bund abgestimmten Sollstandards für Bahnhöfe, ist am Bahnhof Zoologischer Garten das Angebot an Carsharing vorzusehen. Demzufolge bedürfen diese Carsharing-Angebote auf dem Hardenbergplatz einer Erschließung, d.h. hier muss es eine Ausnahme von der Sperrung für den MIV geben.</p> <p><u>Taxi</u> Wir fordern, neben der an der Jebensstraße geplanten Taxi-Zone auch den Taxi-Stand auf dem Hardenbergplatz für die Fahrgäste dauerhaft zu belassen. Damit können Bahnreisende, Busreisende sowie Fußgänger aus umliegenden Quartieren zum Taxistand gelangen, ohne den Bahnhof queren zu müssen. Angesichts der schon bestehenden hohen Passantenfrequenzen im Bahnhof entstünde bei einer einseitigen Anordnung der Taxis an der Jebensstraße ein erhöhter Besucherstrom im Bahnhof (ggf. sicherheitsrelevant). Zudem erleichtert dies die Erreichbarkeit / Orientierung und damit den Reisendenkomfort, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.</p> <p><u>Stellplätze für die Bundespolizei</u> Die vorhandenen KFZ-Stellplätze für die Bundespolizei sind auch bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und dürfen nicht verlegt werden. Eine Änderung muss mit der Bundespolizei abgestimmt werden (lt. Fachgutachten Verkehr, S. 46 wird die derzeit von der Bundespolizei genutzte Vorfahrt auf Bahngelände als Bestand berücksichtigt.)</p> <p><u>Stellplätze für DB Mitarbeiter</u> Für Mitarbeitende des DB-Bahnbetriebs und von der DB beauftragte Dritte (z. B. Wartungsfirmen) bestehen aufgrund betrieblicher Notwendigkeiten 2-3 Stellplätze auf dem Flurstück</p>	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			306. Diese haben weiterhin Bestand, deren Zufahrt auf den Hardenbergplatz muss dauerhaft sichergestellt werden.	
		35.5 Neubau Straßenbahn	Nahverkehrsplan Der ÖPNV-Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan sieht den Neubau von vier Straßenbahnstrecken vor, die im Umfeld des Bahnhofs Zoologischer Garten enden sollen. Die DB geht davon aus, dass eine der vier Straßenbahnneubaustrecken unter der Eisenbahnüberführung Hardenbergstraße verlaufen wird. Für diesen Fall möchten wir darauf hinweisen, dass unter der Eisenbahnüberführung sich der Anlieferbereich für die Gewerbeeinheiten (Lebensmittler, derzeit Ulrich / HIT und 2 weitere Gewerbeeinheiten in diesem südlichen Gebäudeteil) im Yva-Bogen befinden. Eine Haltebucht, oder ähnliches, für die Anlieferung, Ver- und Entsorgung dieser Gewerbeeinheiten muss Bestandteil der Planung sein. Gerne erstellen wir gemeinsam mit Ihnen ein Gesamtkonzept zu diesem Thema.	Kenntnisnahme Der Neubau einer Straßenbahnstrecke ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern wird über ein Planfeststellungsverfahren vorbereitet. Dabei ist auch die Erschließung der Gewerbeeinheiten unter der Eisenbahnüberführung Hardenbergstraße weiterhin sicherzustellen.
		35.6 Zugänge U-Bahn	Umbau Umsteigebereich der U2/U9 der BVG Der Bahnhof Zoologischer Garten wird derzeit unter laufendem Betrieb saniert und ertüchtigt. Der Zugang zur U-Bahn innerhalb der S-Bahnhalle soll erhalten bleiben. Es sollen keine weiteren Änderungen erfolgen.	Kenntnisnahme Der Sachstand wird zur Kenntnis genommen.
		35.7 Fernwärmeleitungen	Verlegung Fernwärmeleitung Die Fernwärmeübergabestation für die Versorgung des Bahnhofs Zoologischer Garten wurde vor 2-3 Jahren umgebaut und auf den neuesten Stand gebracht. Die Übergabestation befindet sich in der Nähe des Yva-Bogens, südlich der Hardenbergstraße. Eine Änderung des Standortes wird nicht gewünscht.	Kenntnisnahme Der Wunsch wird zu Kenntnis genommen. Eine Verlegung der Übergabestation ist nicht geplant. Ein Bezug zum freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb ist nicht erkennbar.
		35.8 Projekt SMART	Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz In der Begründung zum B-Plan 4-69c wird das bis Ende 2026	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis wird zu Kenntnis genommen. Er betrifft nicht

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		SPACE	befristete Pilotprojekt SMART SPACE am Hardenbergplatz, Eingang zum Bahnhof Zoologischer Garten, erwähnt. Der Bahnhof Zoologischer Garten wird derzeit unter laufendem Betrieb saniert und ertüchtigt. Ab 2026 werden die Arbeiten umfangreicher, im dem auch der Vorplatz des Bahnhofs für die Baumaßnahme in Anspruch genommen werden muss. Zudem wird während den Sperrpausen ein Schienenersatzverkehr durchgeführt.	den Bebauungsplan. Mit der Konzeption des späteren Verfahrens wird überprüft werden, inwiefern sich die Maßnahmen der DB auf dem Bahnhofsvorplatz zeitlich auf die Umgestaltung des Hardenbergplatzes auswirken.
		35.9 Funknetzplanung	Im Zuge der umfangreichen Baumaßnahmen des Bahnhofs und der Verkehrsstation findet parallel auch eine Funknetzplanung im Bereich der Hertzallee durch die DB statt.	Kenntnisnahme Die Planung ist für den Bebauungsplan ohne Belang. Auch ein Bezug zum freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb ist nicht erkennbar.
		35.10 Beteiligung DB	Zusammenfassung Die beabsichtigten Planungen dürfen den Bahnhofsbetrieb nicht behindern oder wesentlich erschweren. Im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens bitten wir daher - insbesondere im Vorfeld des freiraumplanerischen Wettbewerbs - um diesbezügliche Abstimmung der Prämissen und Vorgaben mit der DB.	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.
		35.11 Anforderungen Erschließung Bahnhof	Aus „bahnbetrieblicher“ Sicht kann die weitere Planung des Hardenbergplatzes nicht isoliert erfolgen. Es bedarf im Hinblick auf die Bahnhofserschließung, inklusive der Ver- und Entsorgung, eines gesamthaften Konzeptes unter Einbeziehung der Lebensstraße. Auch dem räumlichen Schnittstellenbereich zwischen den als Bahnanlage ausgewiesenen Flächen der DB (Bahnhofsvorplatz lt. Begründung) und den Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Stadtplatz) kommt besonderes Augenmerk zu. Folgende Punkte sind dabei insbesondere zu beachten: - Die Flucht- und Rettungswege des Bahnhofs Zoologischer Garten (sowohl nördlich als auch südlich der Hardenbergstraße), Aufstellflächen der Feuerwehr, Zugänglichkeit zur	Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Löschwasserleitung sind zu berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beidseitige Anlieferung des Bahnhofs Zoologischer Garten über den Hardenbergplatz und über die Jebensstraße sind zwingend erforderlich. - Anlieferzonen: Ladezonen sind in Abstimmung mit der DB auszuweisen, zu deklarieren / beschildern, <ul style="list-style-type: none"> - Hardenbergplatz: es ist eine Parkspur für mind. 3-4 LKW, teilweise mit Anhänger, mit bis zu je 36 t höchstzulässigem Gesamtgewicht, vorzusehen. Die Parkspur ist von den Zugangstreppen Zooterrassen bis zum Lastenaufzug vorzusehen. - Jebensstraße: es ist eine Parkspur, beginnend von der S-Bahnhalles bis zur Servicehalle, für mind. 3-4 LKW, mit bis zu je 18 t höchstzulässigem Gesamtgewicht, vorzusehen. - Es sind ausreichende Durchfahrtshöhen und Wenderradien für die LKWs (mit Anhänger) vorzusehen - Absenkung der Bordsteine in der Anlieferzone - Trennung der Ver- und Entsorgungsbereiche ist vorzusehen: Versorgung des Bahnhofs über Jebensstraße (Zugang S-Bahn und Fernbahnhalle) und Hardenbergplatz (Zugang Fernbahnhalle, Durchgangstunnel Servicehalle), Entsorgung des Bahnhofs über die Jebensstraße (zwischen Servicehalle und Osttunnel) - Ver- und Entsorgungsmöglichkeiten des Bahnhofs für die Mieteinheiten (u.a. Ulrich / HIT) im YvaBogen/Südlich der Hardenbergstraße sind vorzusehen und mit der DB abzustimmen - Gewährleistung der Sichtbarkeit / Orientierung der Fahrgäste / Kunden zu den Bahnhofszugängen; auch die Sichtbarkeit und Zuwegung / Zugänglichkeit der Läden im Erdgeschoss des Bahnhofs sollen im Freiraumkonzept des Hardenbergplatzes berücksichtigt werden (Sicherung optimaler Frequenzen / Kundenströme) 	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> - Flächen für Außengastronomie des Bahnhofs sind vorzusehen (ca. 4 m breiter Streifen entlang der Außenfassade, vgl. Außenbestuhlungskonzept Hardenbergplatz) - Durch künftige z. B. Platzaufbauten und Möblierungen dürfen keine Nischen und Vorsprünge entstehen, wegen der Einsehbarkeit / sozialen Kontrolle und Reinigungseffizienz - die freie Zugänglichkeit zur Treppe zur Zooterrasse muss sichergestellt sein - eine Verortung von E-Ladestationen ist aufgrund sicherheits- und brandschutztechnischer Anforderungen bzw. Auswirkungen mit der DB abzustimmen - Wir empfehlen die Erstellung eines Parkkonzeptes in Zusammenarbeit mit der DB, den Gewerbebetrieben am Hardenbergplatz und den Betreibern der Parkhäuser (s.o.). 	
		35.12	<p>In der Begründung (240624_4-69c_Begründung_4-2.pdf) bitten wir folgende Änderungen aufzunehmen, zu berücksichtigen bzw. zu korrigieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seite 7: Der Bahnhofsvorplatz ist als „nachrichtliche Übernahme“ zu kennzeichnen - Seite 19, vorletzter Absatz: Einzelhandel und Gastronomiebetrieb in den S-Bahnbögen 	<p>Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung</p> <p>Eine Ergänzung auf Seite 7 ist nicht angezeigt. Hier wird nur die Nutzung und die Eigentumsverhältnisse dargestellt. Dass der Bahnhofsvorplatz nachrichtlich übernommen wird, in Kapitel A.4.3.2 erläutert.</p> <p>Auf Seite 19 werden die Erschließungserfordernisse für die Gastronomie und den Einzelhandel im Bahnhof ergänzt. Der in den S-Bahnbögen 528, 529 untergebrachte Gastronomiebetrieb ist bereits Gegenstand der Begründung. Einzelhandelsbetriebe bestehen in den an das Plangebiet angrenzenden S-Bahnbögen nicht.</p>
		35.13	<p>Belange der DB Energie GmbH</p> <p>Angrenzend zum Plangebiet befindet sich das Unterwerk Zoologischer Garten. Das Unterwerk ist integriert in das Bahnhofsgebäude (siehe Lageplan).</p> <p>Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur darf nicht behindert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Feuerwehruzufahrten, Zufahrt zum Unterwerk Zoologischer Garten, Schwerlasttransport von Trafos und Rettungswege dürfen nicht verstellt werden. Die Zufahrt von den Straßen (Hertzallee und Hardenbergstraße) bis zum Unterwerk muss permanent gewährleistet sein.</p> <p>Parken sowie das Lagern von Materialien auf der Zufahrt zum Unterwerk sind nicht gestattet.</p> <p>Der spätere Baubeginn ist der DB Energie GmbH mind. 14 Tage vorher mitzuteilen.</p> <p>Eine Abstimmung mit DB Energie GmbH, S-Bahnstromversorgung Berlin z.B. durch einen Ortstermin ist zwingend erforderlich. Bitte wenden Sie sich hierfür an die E-Mail-Adresse: DBE.I.Bezirk.S-BEV-Berlin@deutschebahn.com</p>	
		35.14 Immissionen	<p>Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können.</p> <p>Eventuell erforderliche Schutzmaßnahmen gegen diese Einwirkungen aus dem Bahnbetrieb sind gegebenenfalls im Bebauungsplan festzusetzen.</p> <p>In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.</p> <p>Die DB InfraGO AG übernimmt keine Kosten für Schall- und Erschütterungsschutzmaßnahmen, um vor Emissionen der in der Nähe befindlichen Eisenbahnstrecken zu schützen. Es bestehen keine Ansprüche auf Lärm und/oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Darstellungen zur Sachlage sind bekannt.</p> <p>Wegen der geplanten Nutzung (Verkehrsfläche) sind Regelungen zum Immissionsschutz im Bebauungsplan nicht erforderlich.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		35.15 Kabel und Leitungen	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass auf oder im unmittelbaren Bereich von DB Liegenschaften jederzeit mit dem Vorhandensein betriebsnotwendiger Kabel, Leitungen oder Verrohrungen gerechnet werden muss.</p> <p><u>Telekommunikation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Im Plangebiet liegen keine TK-Kabel oder -Anlagen der DB InfraGO AG. Die Streckenfernmeldekanäle der DB InfraGO AG liegen im Bereich der Bahnstrecken. - Sollten Sie bei den Bauarbeiten auf in den Plänen nicht angegebene TK-Kabel oder -Anlagen stoßen, informieren Sie bitte unverzüglich die DB Kommunikationstechnik GmbH: DB Kommunikationstechnik GmbH Dokuzentrum Auskünfte-TK I.CVR 22 Kruppstr. 4 45128 Essen DB.KT.Trassenauskunft-TK@deutschebahn.com Bei weiterem Schriftverkehr zu diesem Vorhaben geben Sie bitte immer die Bearbeitungsnummer IAN - 2024019657 an. - 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. - Es ist nicht ausgeschlossen, dass TK-Kabel oder -Anlagen der Vodafone GmbH im Plangebiet verlaufen. Bitte konsultieren Sie daher das evtl. Vorhandensein von TK-Kabeln oder -Anlagen im Webportal „externe Webauskunft“ der Vodafone 	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Die Angaben werden zur Kenntnis genommen. Der benannten Kabel und Leitungen liegen auf Grundstücken der DB AG oder in öffentlichem Straßenland. Eine planungsrechtliche Sicherung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>GmbH unter https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/.</p> <p><u>S-Bahnstromversorgung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die im Betrieb befindlichen 30 kV Kabel liegen auf dem Viadukt. <p><u>Abwasseranlagen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Angaben zu vorhandenen Entwässerungsanlagen erfolgen ausschließlich basierend auf einer Kanalerfassung aus dem Jahr 2007. Weiterführende Informationen zur aktuellen Nutzung sowie zu seit 2007 erfolgten Umbauten bzw. Stilllegungen bzw. Neubauten von Kanalanlagen liegen uns aktuell nicht vor und sind beim Betreiber / Eigentümer des Grundstücks sowie der Entwässerungskanäle einzuholen. Sofern hier keine Informationen vorliegen, sind diese durch den Bauherrn in eigener Verantwortung zu erlangen. - Der hier angehängte Kanalbestandsplan wurde ebenfalls auf der Grundlage der damaligen Kanalerfassung erstellt. Eine weiterführende Untersuchung hat noch nicht stattgefunden. Eine Inspektion des Gesamtstandorts ist nicht vor 2030 vorgesehen. Erst im Anschluss an eine Kanalinspektion könnten gesicherte Angaben zu Kanalverläufen und Kanalbestand gemacht werden. - Auf dem im Planungsgebiet befindlichen DB-Grundstücken befinden sich sehr viele Abwasseranlagen der Regen-, und Schmutzwasserkanalisation. - Die Kanäle haben teilweise Zulauf aus dem öffentlichen Straßenland bzw. aus dem Empfangsgebäude des Bahnhofs. Zu- und Abläufe sind in den meisten Fällen unbekannt, hier kann der konkrete Einleiter nicht benannt werden. 	

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> - Aus Richtung des Bahnhofsgebäudes sind eine Anzahl Zu- läufe zu Leichtflüssigkeitsabscheidern auf dem Vorplatz er- fasst worden. Inwieweit diese noch in Betrieb sind oder ob es sich um Altanlagen aus der Zeit des Güterumschlags im Bahnhof Zoo handelt, ist uns nicht bekannt. - Parallel zum Empfangsgebäude verläuft ein Regenwasser- sammler mit sehr großer Nennweite >>>DN 500. Hierbei könnte es sich um eine Durchleitung der Berliner Wasserbe- triebe bzw. des Senats handeln. - Über die aktuelle Betriebsnotwendigkeit der vorhandenen Abwasseranlagen kann durch uns keine Angabe erfolgen. Hier empfehlen wir nochmals, das durch den Planersteller bzw. Bauherren zerstörungsfreie Untersuchungen vor einem etwaigen Planungs-/ Baubeginn gemacht werden müssen. - Das Gutachten zur Regenwasserversickerung nehmen wir zur Kenntnis, können dieses jedoch hier nicht prüfen oder bestäti- gen. Grundsätzlich ist die naturnahe Versickerung von Re- genwasser wünschenswert, jedoch dürfen angesichts der sehr großen versiegelten Flächen die betriebsnotwendigen Bahn- anlagen (vorwiegend Bahnhofsgebäude und Stadtbahnbö- gen) hierdurch nicht negativ nicht beeinträchtigt werden. 	
		35.16 Bauar- beiten / Si- cherheitsab- stände	<p>Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbe- triebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Siche- rung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsab- ständen zwingend vorgeschrieben.</p> <p>Die späteren Anträge auf Baugenehmigung für den Geltungs- bereich sind uns daher zwingend erneut zur Stellungnahme vor- zulegen. Wir behalten uns weitere Bedingungen und Auflagen vor.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise betreffen die Bauausführung und haben für den Bebauungsplan keine Relevanz.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		35.17 weitere Beteiligung	Wir bitten Sie uns an dem weiteren Verfahren zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit die Abwägungsergebnisse und den Satzungsbeschluss, bevorzugt per E-Mail, zuzusenden. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Eine weitere Beteiligung zum Bebauungsplan ist nicht vorgesehen. Bebauungsplan und Begründung werden nach Rechtskraft in das Internet eingestellt.</p> <p>Die DB AG wird im Rahmen des geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs an der weiteren Planung beteiligt.</p>

Auswertung der eingeschränkten erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentli- cher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans 4-69c "Hardenbergplatz"

für den Hardenbergplatz
im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg

Stand: 31.07.2025

Für den Bebauungsplan 4-69c "Hardenbergplatz" wurde eine eingeschränkte erneute Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB durchgeführt. Dazu wurden mit E-Mails vom 11.06.2025 die Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange (TÖB), deren Aufgabenbereich durch die Änderung Planung berührt werden könnte, zur Stellungnahme aufgefordert. Als Frist zur Abgabe wurde der 30.06.2025 gesetzt. Von den beteiligten vier Behörden gingen drei Stellungnahmen ein.

Nr.	Träger öffentlicher Belange	Datum der Stellungnahme
1	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, IV, VI	30.06.2025
2	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, VI B	23.06.2025
3	Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG)	23.06.2025, 26.06.2025

Keine Stellungnahme abgegeben haben:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt

Die Stellungnahmen und Hinweise mit den Ergebnissen der Prüfung und Abwägung sind im Folgenden aufgeführt:

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
1	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, IV, VI	1.1	<p>Im Rahmen der o.g. Beteiligung nehme ich mit Verweis auf die erhaltenen Unterlagen (Entwurf der Planzeichnung und der Begründung zum Bebauungsplan 4-69c mit Stand 05.06.2025) und unter Berücksichtigung des Aufgabenbereiches der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (Sen-MVKU), Abteilungen IV und VI, wie folgt Stellung:</p> <p>Es bestehen keine Bedenken bezüglich der geplanten Festsetzung für den bestehenden Hardenbergplatz als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz“.</p> <p>Im Vergleich zur bisher vorgesehenen Festsetzung als Verkehrs-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass hinsichtlich der geänderten Zweckbestimmung für Verkehrsfläche Hardenbergplatz keine Bedenken bestehen.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>fläche besonderer Zweckbestimmung „Stadtplatz“ wird die verkehrliche Bedeutung der gesamten Platzfläche durch diese Konkretisierung gestärkt und ist zugleich besser wahrnehmbar. Es wird davon ausgegangen, dass auf dieser Grundlage insbesondere die Belange des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs bei der angestrebten Umgestaltung des Platzes ausreichend berücksichtigt werden können.</p>	
		1.2	<p>Nachrichtlich wird noch darauf hingewiesen, dass die Beschreibungen über die verkehrliche Erschließung des B-Plangebietes für den Radverkehr auf Seite 8 der Begründung zum B-Planentwurf (Absatz II.1.4.3) nicht der aktuellen Situation entsprechen und anzupassen sind.</p>	<p>Kenntnisnahme, Anpassung der Begründung Die Begründung wird korrigiert.</p>
2	Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt, VI B	2.1	<p>Unsererseits bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Festsetzung des Hardenbergplatzes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz“.</p>	<p>Kenntnisnahme Es wird zur Kenntnis genommen, dass keine Bedenken bestehen.</p>
3	Berliner Verkehrsbetriebe AöR (BVG)	3.1 Netzentwicklung	<p>Aus Sicht von VA-P (Angebot/Netzentwicklung) sind zum angepassten B-Plan 4-69c die folgenden Punkte zu nennen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grundsätzlich gelten alle im vorherigen Beteiligungsverfahren gemachten Anmerkungen weiterhin. - Es wird zur Kenntnis genommen, dass aufgrund des noch ausstehenden Gestaltungswettbewerbs keine separate Definition der Verkehrswege der Busse vorgenommen werden kann. Es muss aber sichergestellt sein, dass die zur Verfügung stehende Fläche den Linienverkehr nicht einschränkt (unter Berücksichtigung der im vorherigen Beteiligungsverfahren genannten Punkte) und dass im Verlauf der Busstrecken keine verkehrsorganisatorischen Regelungen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen, Shared Space, o.ä. umgesetzt werden, da dies betrieblich abzulehnen ist. - Im gesamten Bereich des neu als „ÖPNV-Verkehrsplatz und 	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren Die Stellungnahme der Abteilung Netzentwicklung vom 09.09.2024 wurde zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt. Die Einteilung der Verkehrsfläche (Verkehrswege Bus, Shared Space) und die straßenrechtliche Widmung (Fußgängerzone, Fahrradstraße) betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>

Nr.	TÖB	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Stadtplatz“ definierten Bereichs sollte die verkehrliche Organisation so gestaltet sein, dass der Busverkehr mit mindestens der bisherigen Geschwindigkeit aufrechterhalten bleiben kann.</p>	
		3.2 Infrastrukturmanagement U-Bahn	<p>In Bezug zur erneuten und eingeschränkten Beteiligung zum genannten B-Plan gilt unsere Stellungnahme fort. Besonders möchten wir in dem Zusammenhang auf die Auslegungslasten hinweisen.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Stellungnahme Abteilung Infrastrukturmanagement U-Bahn vom 16.09.2024 wurde zur Kenntnis genommen und in die Abwägung eingestellt.</p>

Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans 4-69c "Hardenbergplatz"

für den Hardenbergplatz
im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Ortsteil Charlottenburg

Stand: 05.06.2025

Für den Bebauungsplan 4-69c "Hardenbergplatz" wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Dazu wurde der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen vom 14. Oktober 2024 bis zum 12. November 2024 auf der Internetseite www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/planung/bebauungsplanverfahren/ sowie auf dem zentralen Landesportal www.mein.berlin.de veröffentlicht. Als andere leicht zu erreichende Zugangsmöglichkeit wurden die Unterlagen in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen öffentlich ausgelegt.

Die Internetseiten, unter der Unterlagen eingesehen werden konnten, die Dauer der Veröffentlichungsfrist sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, wurden im Amtsblatt (ABl. S. 3241), in zwei Berliner Tageszeitungen und über die Internetseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Bauen und Wohnen (www.berlin.de/sen/stadtentwicklung/planung/bebauungsplanverfahren/) bekannt gemacht.

Im Rahmen der Beteiligung sind vier Stellungnahmen eingegangen. Die Stellungnahmen sowie das Ergebnis der Prüfung und Abwägung sind im Folgenden aufgeführt:

Nr.	Stellungnehmende*r	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
1	Bürger*in 1		<p>Ich finde einen Stadtplatz auf dem gesamten Areal als überflüssig... da es sich hier um eine Sackgasse handelt die nirgends nach Norden führt (außer einem ungemütlichen Weg in den Tiergarten und nach links in eine Unterführung) - meine Idee: den nördlichen Teil als Zoo oder erweiterten Zoopark der öffentlich ist mit Wasserspielplatz für die immer heißere Stadt und viel Grün und Tiermotiven den Zoo richtig abfeiern. Im südlichen Teil darf ein cooles kantiges Hochhaus die Skyline City West prägen und sich nach Norden zum Zoopark öffnen. Die Verkehrsflächen können gut im Untergrund verschwinden oder man belässt die Bushaltestellen im EG und baut den Zoopark teilweise darauf.</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die Einschätzung, es handele sich „um eine Sackgasse, die nirgends nach Norden führt“, wird nicht geteilt. Die nach Norden führende Fuß- und Radwegeverbindung ist eine hochfrequentierte Verbindung zwischen der City West und dem der Naherholung dienendem Tiergarten, der darüber hinaus einen hohen touristischen Wert hat.</p> <p>Die Anregungen zur Neugestaltung des Hardenbergplatzes werden zur Kenntnis genommen. Die Vorschläge widersprechen jedoch in weiten Teilen dem Ziel, den Hardenbergplatz primär verkehrlich zu nutzen. Eine Über- oder Unterbauung des Platzes mit verkehrsfremden Nutzungen würde die im umfangreichen Maße bestehende (Eisenbahn, Omnibus, U-Bahn) und geplante (Straßenbahn) ÖPNV-Infrastruktur ggf. behindern.</p> <p>Den Anregungen soll jedoch insoweit gefolgt werden, dass der Platz - unter Beachtung der verkehrlichen Anforderungen - soweit wie möglich begrünt und damit die Aufenthaltsqualität verbessert werden soll.</p>
2	Bürger*in 2		<p>Rund ein Drittel der Berliner Haushalte besitzen ein Auto bzw. fahren Auto. Diese Berliner sollen mit der Verbannung des MIV vom Bahnhof Zoo und seiner Vorplatznutzung ausgeschlossen werden.</p> <p>Anstatt das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel zu erleichtern und zu fördern, wird es hier absichtlich erschwert. Eine Werbung für die Verkehrswende, das Auto stehen zu lassen, ist dies bestimmt nicht. Hier werden die Autofahrer offensichtlich diskriminiert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Feststellung, dass Bürgerinnen und Bürger, die eine Auto besitzen oder nutzen, von der Benutzung des Hardenbergplatzes ausgeschlossen würden, ist falsch. Nur die Benutzung durch den MIV soll ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Nutzung des Hardenbergplatzes im Sinne des Prinzips "Park + Ride" ist nicht zielführend. Solche Anlagen kommen eher für städtische Randlagen in Frage. Im Umfeld des Hardenbergplatzes sind die Wegelängen zu Haltestellen so kurz, dass die Nutzung eines Kfz zum Erreichen der Haltestelle nicht erforderlich ist.</p>

		Der Stellplatzbedarf (siehe Istzustand) wird nicht berücksichtigt, weder mit Kurzzeitparkplätzen oder Kurzzeitparkzonen, um Bahnkunden abzuholen bzw. hinzubringen. Praktisch wird damit Falschparken provoziert, um ordentlich abzukassieren, Busspuren und Radwege blockiert.	Kenntnisnahme Der Erhalt bzw. die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen auf dem Hardenbergplatz ist nicht erforderlich. Wie in der Verkehrsuntersuchung dargelegt, wird die Einrichtung einer "Kiss + Ride" Zone" in der Jebensstraße empfohlen.
		Als Ersatz auf die weit entfernten unbekanntenen Parkhäuser zu verweisen, wird in der Praxis nicht funktionieren, da sie nicht fußläufig erreichbar und viel zu teuer sind. Weiterhin fehlt hier ein Parkleitsystem um sie überhaupt aufzufinden.	Kenntnisnahme Für das längere Parken ist die Nutzung der Parkhäuser im Umfeld zumutbar. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Fahrtziel in den meisten Fällen nicht der Bahnhof sein dürfte, sondern andere Ziele in der City West. Mit allgemein verfügbaren Navigationshilfen sind die Parkhäuser auch ohne Parkleitsystem zu finden. Ein allgemeiner Anspruch auf kostenloses oder kostengünstiges Park im öffentlichen Straßenraum besteht nicht.
		Hier von einer zentralen Mobilitätsscheibe zu sprechen, ohne den Autoverkehr zu berücksichtigen, ist absurd und realitätsfremd. Besonders für ältere Menschen ist der Ausschluss des MIV pure Altersdiskriminierung, da gerade ältere Menschen das Auto für ihre Mobilität nutzen.	Kenntnisnahme Es ist nicht erkennbar, warum für mobilitätseingeschränkte Personen die Nutzung eines eigenen Kfz erforderlich sein sollte. Da das Parken unmittelbar am Ziel in den meisten Fällen ohnehin nicht möglich ist, sind die erforderlichen Wegelängen zu Fuß regelmäßig nicht länger als bei Nutzung des ÖPNV.
		Wie die Planung zeigt, geht es wieder wohl nur darum, soviel Parkplätze wie möglich zu beseitigen und die Straßenbahnplanung dafür zu missbrauchen.	Kenntnisnahme Die Behauptung wird nicht belegt und entspricht nicht den Tatsachen.
		Für die Funktionsfähigkeit eines so großen Bahnhofs fehlt eine Tiefgarage um den tatsächlichen Bedarf zu decken.	Kenntnisnahme Der Bau einer Tiefgarage unter dem Hardenbergplatz wurde erwogen, aber verworfen. Er widerspricht den verkehrspolitischen Zielsetzungen des Landes Berlin der Verlagerung von Verkehren auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Der Bau einer Tiefgarage würde zudem die ohnehin kritische Ver-

				kehrsqualität an den Knotenpunkten im Umfeld weiter verschlechtern.
			Ungeklärt ist auch, wo die dort bisher parkenden Reisebusse bleiben?	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Der Umgang mit den Parkständen für Reisebusse ist bislang ungeklärt.</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
			Durch die geplante Straßenbahn-Endhaltestelle wird der gesamte Platz geteilt und für den Fußgängerverkehr praktisch gesperrt. Eine Verbesserung hinsichtlich der Mobilitätswende ist nicht zu erkennen. Fußgänger müssen längere Wege zurücklegen. Die bestehenden Defizite werden vergrößert, die Aufenthaltsqualität weiter verschlechtert und die bisherige Funktionsfähigkeit geht verloren. Hier werden die Interessen der Autofahrer einfach ignoriert. Angesichts der hohen Steuer- und Abgabelast der Autofahrer ist die vorgelegte Planung höchst unsozial und undemokratisch. Die Planung entspricht nicht den Bedürfnissen der Berliner und einem funktionierenden Leben in dieser Stadt.	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Eine Querung der Schienen im Bereich des Hardenbergplatzes soll möglich bleiben.</p> <p>Der Hinweis betrifft nicht den Bebauungsplan, sondern den geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb. Er wird zur Kenntnis genommen und der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle mit der Bitte um Beachtung übermittelt.</p>
3	WerkStadtForum	Einleitung	Nach Prüfung des Standes des Bebauungsplans 4-69c „Hardenbergplatz“ ist der Anlass zur Aufstellung eines Bebauungsplans für den Geltungsbereich nachvollziehbar. In der Begründung wird darauf verwiesen, dass der Hardenbergplatz eine hohe stadträumliche Funktion sowie Bedeutung als Entrée der City West hat und als Verbindungsglied zwischen City West und Tiergarten dient. Gleichzeitig wird festgestellt, dass der Hardenbergplatz seit vielen Jahren weder die Anforderungen an einen leistungsfähigen Verkehrsknoten für den ÖPNV noch die gestalterischen Ansprüche an einen hochwertigen Stadtplatz erfüllt. Diese Aussagen können grundsätzlich bestätigt werden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die grundsätzliche Bestätigung der Aussagen des Bebauungsplans 4-69c wird zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>Um den Prozess des Bebauungsplans 4-69c „Hardenbergplatz“ zu unterstützen, werden im Folgenden Empfehlungen für die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans abgegeben.</p> <p>Im Entwurf des Bebauungsplans 4-69c „Hardenbergplatz“ werden wesentliche vom WerkStadtForum erarbeitete Inhalte nicht berücksichtigt. Das WerkStadtForum veröffentlichte im Jahr 2020 die Charta City West 2040 mit einem Leitbild und 79 Zielen. Aus diesem wurde der Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" (Interventionsraum 1) entwickelt, der eine Vision für die künftige Entwicklung rund um den „Nukleus Breitscheidplatz“ aufzeigt. Im Interventionsraum befindet sich auch der Hardenbergplatz, der als eines der wichtigsten Entrées in der City West gilt. Der intensive Prozess zur Entwicklung des Rahmenplans und der Charta 2040 wurden mit planerischer Fachexpertise, dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf sowie unter Einbeziehung von Positionen aus der Zivilbevölkerung und Wirtschaft in der City West erarbeitet. Das Ergebnis sind abgestimmte städtebauliche Rahmenwerke, deren Ergebnisse im Bebauungsplan 4-69c „Hardenbergplatz“ berücksichtigt werden sollten.</p>	<p>Kenntnisnahme, keine Berücksichtigung</p> <p>Die Hinweise zu den vom WerkStadtForum erarbeiteten Inhalten wird zur Kenntnis genommen. Zur Berücksichtigung der einzelnen Planung im Bebauungsplan siehe im Folgenden.</p> <p>Zur Angabe, dass es sich um abgestimmte Ergebnisse handelt, ist zu erwidern, dass am 12.12.2017 die außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung des Hardenbergplatzes festgestellt wurde. Nach § 9 AGBauGB ist damit die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für die verbindliche Bauleitplanung zuständig. Eine Einbindung der Senatsverwaltung in den Prozess der Charta City West hat es nicht gegeben. Vom Bezirk war ein Baustadtrat eingebunden, nicht die Verwaltungsebene. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es sich bei der Charta nicht um eine vom Land Berlin beschlossene Planung im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB handelt.</p>
	Charta City West 2040	<p><u>Charta City West 2040</u></p> <p>Die Charta City West 2040 ist ein Leitbild, das in einem gemeinsamen Dialogverfahren zwischen Politik, Bürgern, Bezirk und Akteuren der City West erarbeitet wurde. Ziel war es, konsensfähig, kulturell übergreifend und offen für Veränderungen Ziele für die City West zu entwickeln. So soll eine resiliente und flexible Anpassung an sich wandelnde Rahmenbedingungen gewährleistet werden. Die Charta definiert Zielsetzungen in verschiedenen Themengebieten, die auch bei der Entwicklung des Hardenbergplatzes berücksichtigt werden sollten:</p> <p>Ziel 01: Die Qualifizierung des Hardenbergplatzes trägt zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, zur Etablierung neuer intermodaler Knotenpunkte sowie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei und schafft Anreize für attraktive Alternativen zum privaten Pkw.</p> <p>Ziel 05: Die City West setzt auf den Ausbau der Radinfrastruktur. Attraktive Fahrradparkplätze und Bike & Ride-Stellplätze an zentralen Orten</p>	<p>Kenntnisnahme, Weitergabe an nachgelagerte Verfahren</p> <p>Die Ausführungen zu den Inhalten der Charta City West 2040 und des Rahmenplans "Nukleus Breitscheidplatz" sowie deren Ziele für den Hardenbergplatz werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Nach cursorischer Prüfung sind die in der Stellungnahme dargelegten Ziele und Planungen mit den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 4-69c weitgehend vereinbar. Ausdrücklich nicht zugelassen werden soll jedoch eine Bebauung (einschließlich einer Tiefgarage), wie sie Ziel 70 der Charta benennt und der Rahmenplan zeigt. Eine Über- oder Unterbauung des Platzes ist u. a. wegen der bestehenden und zukünftigen Flächenanforderungen des ÖPNV nicht möglich und würde Maßnahmen zur Klimaanpassung behindern.</p> <p>Der Bebauungsplan zielt durch Festsetzung einer öffentlichen</p>

		<p>wie dem Hardenbergplatz sollen geschaffen werden.</p> <p>Ziel 06: Der umgestaltete Hardenbergplatz bildet das Entrée in die City West und bindet den Breitscheidplatz, die Tauentzienstraße und den Kurfürstendamm ein. Öffentliche Räume sind mikroklimatisch gestaltet und laden zum Flanieren ein.</p> <p>Ziel 07: Die City West organisiert ihre Logistik über ein Netz neuer Logistik-Hubs, die auch den Hardenbergplatz umfassen.</p> <p>Ziel 10: Die City West ist multifunktional und bietet Raum für Kultur und Freizeit in nachhaltig gestalteten Erdgeschosszonen wie am Hardenbergplatz.</p> <p>Ziel 11: Ein nachhaltiges Regenwassermanagement soll das Mikroklima verbessern. Besonders am stark versiegelten Hardenbergplatz wird dies benötigt.</p> <p>Ziel 20: Begrünung und Wasserspiele im öffentlichen Raum mindern den Hitzeinseleffekt und schaffen ein angenehmes Stadtklima.</p> <p>Ziel 39: Der Hardenbergplatz übernimmt als hochfrequentierter Raum eine wichtige Rolle als Ort der Begegnung und des sozialen Austauschs.</p> <p>Ziel 41: Der Hardenbergplatz soll auch für stadtarme Menschen nutzbar sein und konsumfreie Aufenthaltsräume bieten.</p> <p>Ziel 57: Konsumfrei nutzbare Räumlichkeiten im Erdgeschoss tragen zu sozialem Austausch und einem Angebot an Kunst und Kreativität bei.</p> <p>Ziel 70: Der Hardenbergplatz bietet Potenzial für urbane Verdichtung durch bauliche Masse und funktionale Komplexität.</p> <p>Ziel 73: Der Stadtplatz erhält durch seine Gestaltung eine sinnstiftende Bedeutung und wird als Begegnungsort gestärkt.</p> <p>Ziel 79: Architektonische wie stadträumliche Neuschöpfungen sollen ästhetischen Ansprüchen an Schönheit und Harmonie gerecht werden.</p> <p>Im weiteren Planverfahren des Bebauungsplans soll die Charta City West 2040 als beschlossenes Planungsinstrument berücksichtigt und als Planungsgrundlage aufgenommen werden.</p>	<p>Verkehrsfläche darauf ab, den Hardenbergplatz in erster Linie für Zwecke des öffentlichen Verkehrs zu sichern. Unter Beachtung der verkehrlichen Nutzungsanforderungen soll weiterhin der Aufenthaltsqualität, insbesondere durch Begrünung, ein besonderer Stellenwert zukommen.</p> <p>Entsprechend hat die Verkehrsverwaltung (Abteilung IV Sen-MVKU) im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB gefordert, die Bedeutung des Platzes für den ÖPNV im Bebauungsplan stärker zu betonen. Dem soll gefolgt werden, in dem die Zweckbestimmung in „ÖPNV-Verkehrsplatz und Stadtplatz“ angepasst wird. Dies verdeutlicht die hohen Flächenanforderungen zugunsten des ÖPNV-Verkehrs, die an den Hardenbergplatz gestellt werden.</p> <p>Weitere Festsetzungen zur planungsrechtlichen Sicherung der Ziele des WerkStadtForums für den Hardenbergplatz sind nicht Ziel des Bebauungsplans. Der Bebauungsplan ist nicht das geeignete Instrument, die vielfältigen, von diversen Akteuren vorgebrachten Anforderungen funktional und gestalterisch befriedigend zu regeln. Er soll lediglich einen (weiten) planungsrechtlichen Rahmen setzen, auf den die weiteren Planungen dann aufsetzen. Da der Hardenbergplatz im Eigentum des Landes Berlin steht, bedarf es nicht der verbindlichen Bauleitplanung, die konkreten Anforderungen an die Neugestaltung des Platzes durchzusetzen. Gründe, warum weitere Festsetzungen im Sinne von § 1 Abs. 3 Satz 1 BauGB erforderlich sein sollten, werden nicht benannt.</p> <p>Aus Sicht des Plangebers ist die Durchführung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs unter Einbindung aller relevanten Stakeholder das geeignete Instrument zu Erarbeitung einer konkreten Planung für die - auch aus Sicht des Plangebers - erforderliche Neugestaltung.</p> <p>Die Empfehlungen des WerkStadtForums werden der für die Auslobung des Wettbewerbs zuständigen Stelle übermittelt.</p>
--	--	--	---

		Mobilitätsstrategie City West 2040	<p><u>Die Mobilitätsstrategie City West 2040</u></p> <p>Auf Basis des Leitbilds der Charta City West 2040 und einer umfassenden Zustandsanalyse wurde eine Mobilitätsstrategie entwickelt. Das Maßnahmenprogramm ist kein formeller Verkehrsentwicklungsplan, sondern zeigt auf, wie auf Anforderungen, Trends und Herausforderungen reagiert werden kann. Es konzentriert sich auf den Kernbereich der City West und insbesondere auf den Hardenbergplatz, der als Ort mit besonderem Entwicklungspotenzial gilt. Der Fokusraum rund um Kurfürstendamm, Tauentzienstraße, Breitscheidplatz, Hardenbergplatz und Zoologischer Garten bietet das Potenzial, als Nukleus der zukünftigen Mobilität in der City West zu wirken.</p> <p>[Abbildung: Mobilitätsstrategie City West 2040 (WerkStadtForum)]</p> <p>Die Mobilitätsstrategie City West 2040 als mit dem Bezirksamt abgestimmtes Planwerk soll im Rahmen des Bebauungsplans 4-69c „Hardenbergplatz“ berücksichtigt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis auf die Mobilitätsstrategie City West 2040 wird zu Kenntnis genommen. Nach kursorischer Prüfung ist die in der Stellungnahme dargestellte Abbildung der Mobilitätsstrategie mit den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 4-69c vereinbar.</p> <p>Des Weiteren wird im Rahmen der Bereichsentwicklungsplanung (BEP) "City West" ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das aber noch nicht vorliegt und daher nicht berücksichtigt werden kann. Die vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf verabschiedeten Entwicklungsleitlinien zur BEP, die auch die Mobilität betreffen, wurden hingegen in die Abwägung eingestellt.</p>
		Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz"	<p><u>Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" (Interventionsraum 1)</u></p> <p>Die Charta City West 2040 mit ihren 79 Zielen, dem räumlichen Leitbild sowie der Mobilitätsstrategie für die City West bildet die Grundlage für den Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz". Dieser Rahmenplan trifft detailliertere Aussagen zur städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung und dient somit als Vision für die City West.</p> <p>[Abbildung Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" (Interventionsraum 1) (WerkStadtForum)]</p> <p>Anhand des Rahmenplans wurden einzelne Themen, wie kulturelle Nutzungen, Wohnraumpotenziale, Mobilität und Städtebau, vertiefend betrachtet. Im WerkStadtForum wurde der Hardenbergplatz als zentraler Raum in der City West detailliert analysiert. Als Ergebnis wurde der Hardenbergplatz in ein Netzwerk attraktiver öffentlicher Räume eingebettet und als bedeutendes Element in der Logistikorganisation der City West hervorgehoben.</p> <p>Die Qualifizierung und der Umbau des Hardenbergplatzes zu einem</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Erläuterungen zum Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" werden zur Kenntnis genommen.</p>

		<p>zentralen Mobilitäts- und Logistik-Hub, ergänzt durch kleinere Hubs, eröffnet die Möglichkeit, die Warenanlieferung und -verteilung unterirdisch abzuwickeln und die Aufenthaltsqualität der Straßen- und Freiräume erheblich zu steigern. Durch gezielte Ankerpunkte, wie diese Hubs und nahegelegene Kulturorte, wird eine Strahlkraft auf die umliegenden Straßenzüge, wie etwa die Nürnberger Straße und die Hertzallee, erreicht, wodurch auch diese aufgewertet werden.</p> <p>Am Hardenbergplatz sollen sämtliche Mobilitätsangebote gebündelt und der Wechsel zwischen ihnen kompakt auf kleinem Raum organisiert werden. Ein zentraler Bestandteil des neuen Konzeptes ist eine großzügige unterirdische Fahrradgarage, die etwa 10.000 Abstellplätze für Fahrräder bereitstellt.</p>	
		<p>Ein besonderer Fokus liegt auf der Nutzungsaufladung der Plätze. Der öffentliche Raum im Interventionsraum 1 wird als einheitliches Netzwerk wahrgenommen: Der Los-Angeles-Platz geht nahtlos in beruhigte Seitenstraßen über, die durch kleine Pavillons, Café-Stände und urbane Sitzgelegenheiten zum Verweilen einladen. Auch der Hardenbergplatz dehnt sich in den Straßenraum aus und bildet eine markante Adresse an der Hardenbergstraße. Die Neugestaltung der Hardenbergstraße trägt dazu bei, den Übergang zum Breitscheidplatz fließender zu gestalten und den Breitscheidplatz als Nukleus stärker zu betonen.</p> <p>Im näheren städtebaulichen Kontext fehlt dem Bebauungsplan die Berücksichtigung der Platzfolge und Vernetzung der bestehenden Plätze in der City West. Das WerkStadtForum hat bereits in der Charta City West 2040 (Ziel 6) die Bedeutung dieser Vernetzung hervorgehoben. Der Hardenbergplatz ist Teil einer Platzfolge, die sich vom Hardenbergplatz über den Breitscheidplatz mit der Tauentzienstraße und den Kurfürstendamm bis zum Los-Angeles-Platz erstreckt. Auch die Anbindung an den TU-Campus wurde nicht berücksichtigt, obwohl der Hardenbergplatz hier als wichtiger Gelenkraum dient. Eine umfassende Betrachtung der Stadträume ist erforderlich, um öffentliche Räume mikroklimatisch anzupassen und mit hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten, sodass sie zukünftig zum Flanieren und Verweilen einladen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Bebauungsplan dient nicht dazu, stadträumliche Verbindungen oder Platzabfolgen mit außerhalb des Plangebiets liegenden Platzflächen und dem TU-Campus zu denken. Hierfür gibt es andere planerische Instrumente, wie z. B. die Bereichsentwicklungsplanung. Der Bebauungsplan 4-69c setzt keine Inhalte fest, die einer gemeinsamen stadträumlichen Betrachtung der genannten Plätze entgegenstehen.</p> <p>Eine übergreifende Betrachtung ist auch nicht aus Gründen des Klimaschutzes und der Freiraumversorgung geboten. Sowohl die mikroklimatische Anpassung als auch die Aufenthaltsqualität lässt sich hervorragend auf einzelnen Stadtplätzen erreichen. Die fußläufige Verbindung dieser einzelnen „Stadtplatz-Trittsteine“ wiederum lässt sich am besten durch eine Reduzierung des MIV und eine Stärkung des Umweltverbundes erreichen. Dies ist jedoch nicht Bestandteil des Bebauungsplans.</p>

			<p>[Abbildung Platzfolge im Interventionsraum 1 (WerkStadtForum)]</p> <p>Von großer Bedeutung herausgestellt wird im Rahmenplan zudem die Umsetzung dreier städtebaulich relevanter Projekte, deren Funktionen sich gegenseitig ergänzen und Synergien schaffen. Diese Projekte wirken als ergänzende Stadtbausteine und betonen den Breitscheidplatz als zentrales Element, zusammen mit der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, die dadurch verstärkt in den Mittelpunkt der Wahrnehmung rückt. Die Projekte und die sie umgebenden Freiräume erstrecken sich sternförmig vom Breitscheidplatz und tragen, durch die Einbindung von Kulturorten und eine bewusst gewählte Nutzungsmischung, zur Belebung des Interventionsraums bei. So sorgt beispielsweise die Wohnnutzung für eine zeitliche Ausweitung der Personenfrequenz.</p> <p>Der Rahmenplan enthält gestalterische Aussagen zum Hardenbergplatz, die eine Erweiterung in den angrenzenden Straßenraum und die Etablierung einer Mobilitätsadresse an der Hardenbergstraße vorsehen.</p>	
			<p>In der bisherigen Begründung zum Bebauungsplan werden wesentliche Aspekte des umliegenden städtebaulichen Kontextes nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere fehlt der Bezug zur städtebaulichen und gesellschaftlichen Bedeutung des Bahnhofs Zoologischer Garten, der nicht nur als Verkehrsknotenpunkt relevant ist, sondern auch als sozialer Anlaufpunkt. Die Situation wohnungsloser Menschen, die mit der Berliner Stadtmission eine wichtige Anlaufstelle in und um den Bereich des Hardenbergplatzes haben, muss bei der Entwicklung beachtet werden. In der Charta City West 2040 hat das WerkStadtForum im Ziel 41 festgelegt, dass die City West ein Ort sein soll, in dem auch stadtarmer Menschen leben, sich bewegen und ohne Kosten an städtischen Angeboten teilhaben können. Dieser Aspekt wurde bisher in der Planung nicht ausreichend einbezogen.</p> <p>Zur räumlichen Umsetzung der Ziele ist ein Maßnahmenplan Bestandteil des Rahmenplans. Dieser Plan zeigt auf, welche städtebaulichen, strukturellen oder thematischen Beziehungen gestärkt werden sollen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die städtebauliche und gesellschaftliche Bedeutung des Bahnhofs Zoologischer Garten ist bekannt und wird in der Begründung zum Bebauungsplan auch thematisiert. Das Bahnhofsgebäude ist jedoch nicht Teil des Geltungsbereichs und der Bahnhofsvorplatz wird nur nachrichtlich als Bahnanlage übernommen. Eine Berücksichtigung der besonderen Rolle des Bahnhofs Zoologischer Garten im Rahmen der Festsetzungen ist daher nicht möglich bzw. angezeigt.</p> <p>Nach cursorischer Prüfung ist der Maßnahmenplan mit den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans 4-69c weitgehend vereinbar.</p>

		<p>und wie diese sich harmonisch in den Bestand einfügen und diesen sinnvoll ergänzen. Aus dem Plan lässt sich sowohl die Nutzungsintensivierung der Plätze als auch das Zusammenspiel der zentralen Platzflächen im Interventionsraum ableiten. Der daraus entstehende Mehrwert wird im Rahmenplan betont und sichtbar gemacht, indem komplexe Inhalte, beispielhafte städtebauliche Situationen sowie bestehende städtische Funktionen ergänzt, qualifiziert und weiterentwickelt werden.</p> <p>[Abbildung Ausschnitt Maßnahmenplan zum Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" (Interventionsraum 1) (WerkStadtForum)]</p>	
		<p>Der Rahmenplan zeigt auch auf, wie eine bauliche Rahmung zur Stärkung der Identität des Hardenbergplatzes beitragen kann. Eine räumliche Einfassung würde dem Platz eine klare städtebauliche Struktur verleihen und seine Wahrnehmung im Stadtraum fördern. Im Rahmenplan sind drei Potenzialflächen für eine bauliche Verdichtung identifiziert. Im Bebauungsplan 4-69c fehlt jedoch eine Untersuchung zur städtebaulichen Fassung und Bebauung des Hardenbergplatzes.</p> <p>[Abbildung: Ausschnitt Hardenbergplatz aus dem Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" (Interventionsraum 1) mit eingezeichneten Potenzialflächen für eine bauliche Verdichtung (WerkStadtForum)]</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Untersuchung von Potentialen für eine bauliche Verdichtung gehört nicht zu den Planungszielen des Bebauungsplans. Wie in der Begründung dargelegt, leiten sich Ziele des Bebauungsplans aus dem Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz ab, der eine Bebauung weitgehend ausschließt.</p>
	Rolle des Rahmenplans Hertzallee/Hardenbergplatz	<p>Weitere Anmerkungen zum Bebauungsplan 4-69c „Hardenbergplatz“</p> <p>In der Begründung wird darauf hingewiesen, dass die bisher abgestimmten Entwicklungsziele und Qualitäten im Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz dargestellt sind, der am 31.05.2022 vom Senat beschlossen wurde. Dieser dient als Grundlage des Bebauungsplans.</p> <p>[Abbildung Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz]</p> <p>In diesem Rahmenplan „Hertzallee/Hardenbergplatz“ ist Bereich des Hardenbergplatzes zu unkonkret und beliebig. Er ist als übergeordneter Stadtplatz mit besonderer Verkehrsfunktion für den ÖPNV gekennzeichnet. Allein die Ausweisung des Hardenbergplatzes als „Quartiersplatz / Gestaltungsschwerpunkt“ ist für einen der wichtigsten Plätze der City West unzureichend. Der Rahmenplan kann daher nicht als Grundlage</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie oben dargelegt, soll der Bebauungsplan den (weiten) planungsrechtlichen Rahmen setzen, auf den die weiteren Planungen dann aufsetzen. Dies ist auch die Funktion des Rahmenplans, der vom Senat im Mai 2022 beschlossen wurde. Daher dient er als eine Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplans. Weitere Planungsüberlegungen waren angesichts der Ziele des Bebauungsplans nicht erforderlich. Die für die Abwägung erforderlichen Belange wurden in ausreichendem Umfang ermittelt und bewertet; ein Abwägungsausfall liegt nicht vor.</p>

			für die Entwicklung des Bebauungsplans dienen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans 4-69c „Hardenbergplatz“ sind daher unkonkret. Die Darlegung der Planungsüberlegungen bleibt unvollständig. Dies führt zu Abwägungsfehlern.	
		Legende	In der Planzeichnung sollte das „z. B.“ im Legendenpunkt „Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung - Stadtplatz“ entfernt werden.	Kenntnisnahme Die Abkürzung 'z. B.' verdeutlicht, dass das Planzeichen für Verkehrsflächen besonderen Zweckbestimmung unabhängig von der im Einzelfall gewählten Zweckbestimmung Anwendung findet. Die Legende wird nicht geändert.
		Erschließungsfunktion	Die Erschließungsbezüge zur angrenzenden Bebauung und zur Öffnung und Funktion der Hardenbergstraße werden somit im Bebauungsplan vollständig verkannt.	Kenntnisnahme Der Einwand, die "Erschließungsbezüge [...] zur Öffnung und Funktion der Hardenbergstraße" würden verkannt, kann nicht nachvollzogen werden. Die Erschließungsfunktion des Hardenbergplatzes wird in der Begründung hinsichtlich aller angrenzenden Nutzungen benannt und durch die Festsetzung von öffentlicher Verkehrsfläche berücksichtigt.
		städtebauliche Einordnung	Auch die städtebauliche Einordnung des Platzes im Zusammenhang mit anderen Plätzen und dem Gesamtraum der City West fehlt. Die Untersuchung der baulichen Bezüge des Platzes wurde nicht durchgeführt.	Kenntnisnahme Die städtebauliche und bauliche Einordnung des Platzes erfolgt in Kapitel A.II.1.1.1 der Begründung. Was ansonsten mit "Untersuchung der baulichen Bezüge" gemeint ist, kann nicht nachvollzogen werden.
		Ergänzung Randbebauung	Zudem fehlt die Prüfung einer Bebaubarkeit, etwa durch Randbebauung, um den Hardenbergplatz städtebaulich zu fassen. Alternative Planungsüberlegungen werden im Bebauungsplan nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme Schon der (vom Senat beschlossene) Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz legt fest, dass eine Bebauung des Platzes, außer mit kleineren, verkehrlichen Zwecken dienenden Bauten wie Mobilitätshubs und einem Fahrradparkhaus, nicht zulässig sein soll. Eine erneute Prüfung einer Bebauung im Sinne einer alternativen Planungsüberlegung war daher nicht erforderlich. Davon abgesehen, ist es ohne vertiefende Prüfung offensichtlich, dass die aktuellen und künftigen Flächenansprüche des

				<p>ÖPNV in Verbindung mit der angestrebten Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Begrünung, eine zusätzliche Bebauung weitgehend ausschließen. Dies zeigt auch der Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" der eine mögliche (Rand)bebauung nicht in überzeugender Weise zu verorten vermag.</p> <p>Weiterhin lässt die Stellungnahme offen, wie die geforderte (Rand)bebauung mit dem Ziel der Entsiegelung von Oberflächen und der Begrünung (s. u.) in Einklang gebracht werden soll.</p> <p>Zusätzlich soll die Freifläche Hardenbergplatz als notwendiges städtebauliches Pendant zu der bestehenden und geplanten hohen und verdichteten Bebauung in der City West (Upper West, Zoofenster, beidseits Hertzallee, Galeria-Karstadt-Grundstück) fungieren.</p>
		Klimaanpassung	<p>In der Begründung zum Bebauungsplan wurden die wesentlichen Inhalte des StEP Klima 2.0 genannt und zusammengefasst. Allerdings fehlt eine Darstellung, wie diese Punkte konkret im Bebauungsplan berücksichtigt werden. Die Erfüllung der Ziele aus den Handlungsfeldern 1-5 ist bislang nicht erkennbar. Das WerkStadtForum hat in der Charta City West 2040 ein eigenes Kapitel zur Stadtökologie und nachhaltigem Bauen verfasst und entsprechende Ziele aufgestellt, die anschließend im Rahmenplan zum Interventionsraum 1 berücksichtigt wurden.</p> <p>Ein zentrales Ziel der Charta ist die Entwicklung der City West hin zu einer grünen Stadt mit einem gesunden und angenehmen Stadtklima. Für den Hardenbergplatz bedeutet dies konkret die Entsiegelung von Oberflächen und eine intensive Begrünung im öffentlichen Raum, wodurch der urbane Hitzeinseleffekt reduziert und das Stadtklima verbessert wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie oben dargelegt, soll der Bebauungsplan nur einen (weiten) planungsrechtlichen Rahmen setzen, auf den die weiteren Planungen dann aufsetzen. Festsetzungen zur Umsetzung des StEP Klima werden nicht getroffen. Entsprechende Maßnahmen sollen im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs festgelegt werden.</p>
		Verkehr/Mobilität	<p>Gleichen gilt im Zusammenhang mit dem StEP Mobilität und Verkehr Berlin 2030. Die im Bebauungsplan vorgestellten Lösungen sind zu unkonkret, als dass sie als Grundlage für Festsetzungen dienen können. Der Bebauungsplan bleibt daher vage und unspezifisch. Ebenso fehlt</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der StEP Mobilität und Verkehr enthält keine konkreten Ziele</p>

			<p>ein umfassendes Mobilitätskonzept, das die zukunftsorientierte Einbindung des Hardenbergplatzes in den übergeordneten, verkehrlichen Stadtkontext der City West regelt.</p> <p>Das WerkStadtForum hat in der Charta City West 2040 ebenfalls ein Kapitel zum Thema Mobilität verfasst und klare Ziele festgelegt. In der Mobilitätsstrategie City West 2040 wurde die Vision konkretisiert, den Hardenbergplatz zu einem zentralen Mobilitäts- und Logistik-Hub für den Stadtteil zu entwickeln.</p> <p>Angesichts der Bedeutung des Hardenbergplatzes als zentraler Verkehrsraum ist die Erstellung einer detaillierten Mobilitätsstrategie zwingend erforderlich. Diese sollte vor der Ausarbeitung des Bebauungsplans erarbeitet werden. Die Mobilitätsstrategie des WerkStadtForums kann im weiteren Planverfahren als Grundlage für Diskussionen dienen.</p>	<p>für den Hardenbergplatz. Die in den ergänzenden Planwerken (übergeordnetes Straßennetz, Nahverkehrsplan, Radverkehrsplan) genannten Ziele werden durch die Festsetzung von Verkehrsflächen berücksichtigt.</p> <p>Aus Sicht des Plangebers ist der Hardenbergplatz bereits ein zentraler Mobilitäts-Hub. Diese Funktion soll - im Einklang mit der Charta - gesichert und weiterentwickelt werden. Die Entwicklung zu einem Logistik-Hub wird kritisch gesehen. Solche Nutzungen sind regelmäßig kein öffentlicher Verkehr, sondern werden auf privaten Flächen abgewickelt.</p>
		<p>Bereichsentwicklungsplanung</p>	<p>Das WerkStadtForum ist aktiv in die Entwicklung der Bereichsentwicklungsplanung für die City West im Rahmen des Begleitgremiums involviert und hat während des Erarbeitungsprozesses fachliche Stellungnahmen abgegeben. Derzeit pausiert die Bearbeitung der Bereichsentwicklungsplanung, da es zahlreiche fachliche Einwände gab und der Bearbeitungsprozess als nicht transparent genug wahrgenommen wurde. Ein Beschluss der bestehenden Planung ist daher aktuell nicht realistisch. Bisher wurden lediglich die Entwicklungsleitlinien beschlossen, die eine Grundlage für die räumliche Bereichsentwicklungsplanung bilden.</p> <p>Im Abschnitt zur Bereichsentwicklungsplanung in der Begründung des Bebauungsplans werden die relevanten Leitlinien aufgeführt, die vom Bezirksamt beschlossen wurden. Es bleibt jedoch unklar, inwiefern diese Leitlinien durch den Bebauungsplan berücksichtigt werden. Insbesondere die Mehrfachnutzung von Verkehrsflächen, die Steigerung der Aufenthaltsqualität mit Fokus auf den Hardenbergplatz und den damit verbundenen Platzstrukturen (Breitscheidplatz, Kurfürstendamm, Tauentzienstraße, Hardenbergstraße) sowie die Verbesserung der räumlichen Verbindungen zwischen den Quartieren (Kurfürstendamm - TU-Cam-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Darstellungen zum aktuellen Sach- und Arbeitsstand der BEP „City West“ werden zur Kenntnis genommen. Es ist festzustellen, dass die BEP „City West“ nicht im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen wurde und sie daher im Rahmen der Abwägung keinen besonderen Stellenwert hat.</p> <p>Wie oben dargelegt, setzt der Bebauungsplan einen (weiten) planungsrechtlichen Rahmen, auf den die weiteren Planungen dann aufsetzen. Die geplanten Festsetzungen widersprechen den schon beschlossenen Entwicklungsleitlinien nicht.</p>

			<p>pus - Spreestadt) und der Abbau von Barrieren finden keine Berücksichtigung.</p> <p>In der Charta City West 2040 hat das WerkStadtForum bereits die Bedeutung der Platzfolgen in der City West betont und im Rahmenplan zum Interventionsraum 1 die Vernetzung dieser Plätze genauer dargestellt. Angesichts der Beteiligung des WerkStadtForums an der Bereichsentwicklungsplanung sollte das Forum auch im Bebauungsplanprozess zum Hardenbergplatz berücksichtigt werden.</p>	
		<p>Abfolge der Planungsschritte</p>	<p>Methodik</p> <p>Die Methodik im Bebauungsplanverfahren ist nicht nachvollziehbar. In der Begründung wird dargelegt, dass eine weitere Differenzierung nicht möglich war, da wichtige Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Platzes noch nicht abschließend feststehen. Diese sollen nachfolgend durch ein Planfeststellungsverfahren für die Trassenführung der Straßenbahn sowie durch einen freiraumplanerischen Wettbewerb, der die verkehrlichen Zielsetzungen aus dem Nahverkehrsplan und dem Rahmenplan sowie die Erkenntnisse aus den Fachgutachten zum Bebauungsplan berücksichtigt, geklärt werden. Ein Gesamtkonzept, das sowohl städtebauliche als auch verkehrliche Aspekte umfasst, liegt bisher nicht vor. Da derzeit kein detailliertes Konzept für den Hardenbergplatz vorliegt, ist der Bebauungsplan nicht nachvollziehbar.</p> <p>Es ist nicht zielführend, einen Bebauungsplan aufzustellen, um planungsrechtliche Grundlagen für eine Umgestaltung des Hardenbergplatzes zu schaffen, solange es keine Vision oder ein detailliertes, vom Senat beschlossenes städtebauliches Konzept gibt. Es fehlen konkrete Aussagen zur Entwicklung des Platzes, obwohl diese für die Klärung der Rahmenbedingungen eines so stadtweit bedeutenden Platzes zwingend erforderlich sind. Der bislang beschlossene Rahmenplan „Hertzallee/Hardenbergplatz“ reicht nicht aus, um die umfassenden Anforderungen für die Entwicklung des Hardenbergplatzes zu erfüllen. Dieses Vorgehen führt dazu, dass die Chance vertan wird, den Hardenbergplatz mit einem zukunftsorientierten Konzept zu entwickeln, das durch einen Bebauungsplan rechtlich abgesichert werden kann. Zudem</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie oben dargelegt, soll der Bebauungsplan nur einen (weiteren) planungsrechtlichen Rahmen setzen, auf den die weiteren Planungen dann aufsetzen. Die dafür erforderlichen Grundlagen liegen, insbesondere mit dem Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz, der Planung für das übergeordnete Straßennetz, dem Nahverkehrsplan, dem Radverkehrsplan und den Entwicklungsleitlinien für die City West, vor. Weiterer übergeordneter Planungen und Konzepte bedarf es vor dem Hintergrund der Ziele des Bebauungsplans nicht.</p> <p>Da, wie, wie oben bereits dargelegt, ein Bebauungsplan hier nicht das geeignete Instrument ist, die vielfältigen, von diversen Akteuren vorgebrachten Anforderungen funktional und gestalterisch befriedigend zu regeln, wird die bislang geplante Vorgehensweise beibehalten.</p>

			<p>werden zahlreiche zivilgesellschaftliche Workshops, die bereits zum Hardenbergplatz stattgefunden haben, im Bebauungsplan ignoriert. Diese Vorgehensweise ist inakzeptabel. Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, ein detailliertes Konzept für den Hardenbergplatz zu entwickeln, das die bisherigen Diskussionen und zivilgesellschaftlichen Prozesse berücksichtigt.</p> <p>Das WerkStadtForum hat mit dem Rahmenplan "Nukleus Breitscheidplatz" (Interventionsraum 1) eine mögliche Grundlage geschaffen und ist bereit, den Entwicklungsprozess fachlich zu begleiten. So kann eine gesamtstädtische, zukunftsorientierte Vision entwickelt werden, die der wichtigen Bedeutung des Hardenbergplatzes gerecht wird. Nach der Konzeptionsphase kann dieses Konzept in einen Bebauungsplan überführt und rechtsverbindlich gesichert werden.</p> <p>Methodisch sollte zunächst das qualifizierte und beschlossene städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Konzept erarbeitet, diskutiert und beschlossen werden. Dieses Konzept muss der stadtweiten Bedeutung des Hardenbergplatzes gerecht werden. Erst danach sollten konkrete Festsetzungen für den Bebauungsplan abgeleitet werden. Es wird empfohlen, das Bebauungsplanverfahren zeitlich hinter die Konzeptionsphase zu stellen.</p> <p>Die Ansätze des WerkStadtForums sowie die Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen aus den Stadtentwicklungsplänen sollten in die weitere Planung einbezogen und in einem Gesamtkonzept für den Hardenbergplatz abgebildet werden. Das WerkStadtForum hat mit der Charta City West 2040 und dem Rahmenplan Interventionsraum 1 in Zusammenarbeit mit der Zivilgesellschaft ein qualifiziertes Konzept erstellt, das als Diskussionsgrundlage für die Entwicklung des Hardenbergplatzes dienen kann. Diese konkreteren Entwicklungsvorschläge wurden im Bebauungsplan bislang nicht berücksichtigt.</p>	
4	AG City Arbeitsgemeinschaft City e.V. (AG City)		<p>Im Namen der Arbeitsgemeinschaft City e.V. (im Folgenden AG City) möchten wir uns der Stellungnahme des WerkStadtforums (s. Anhang) zur amtlichen Bebauungsplannummer 4-69c anschließen.</p> <p>Das WerkStadtforum getragen durch die AG City, dem Werkbund, dem</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich die AG City der Stellungnahme des WerkStadtforums anschließt. Zum Ergebnis der Prüfung und Abwägung s. o.</p>

		<p>VBKI und der IHK, wurde in enger Zusammenarbeit mit dem BA Charlottenburg-Wilmersdorf gegründet.</p> <p>In einem partizipativen Verfahren, an dem unter anderen das BA Charlottenburg-Wilmersdorf, die Stadtmission, Stadtplaner, Architekten, Anlieger und weitere gesellschaftliche Gruppen mitgewirkt haben, wurde die Charta City West 2040 entwickelt. Auf Basis dieser Charta wurde der Städtebauliche Rahmenplan IV 1 - Breitscheidplatz erstellt. In diesem haben wir uns klar zum Hardenbergplatz positioniert und bitten diese zu berücksichtigen.</p> <p>[Anlage: Stellungnahme WerkStadtForum]</p>	
--	--	---	--