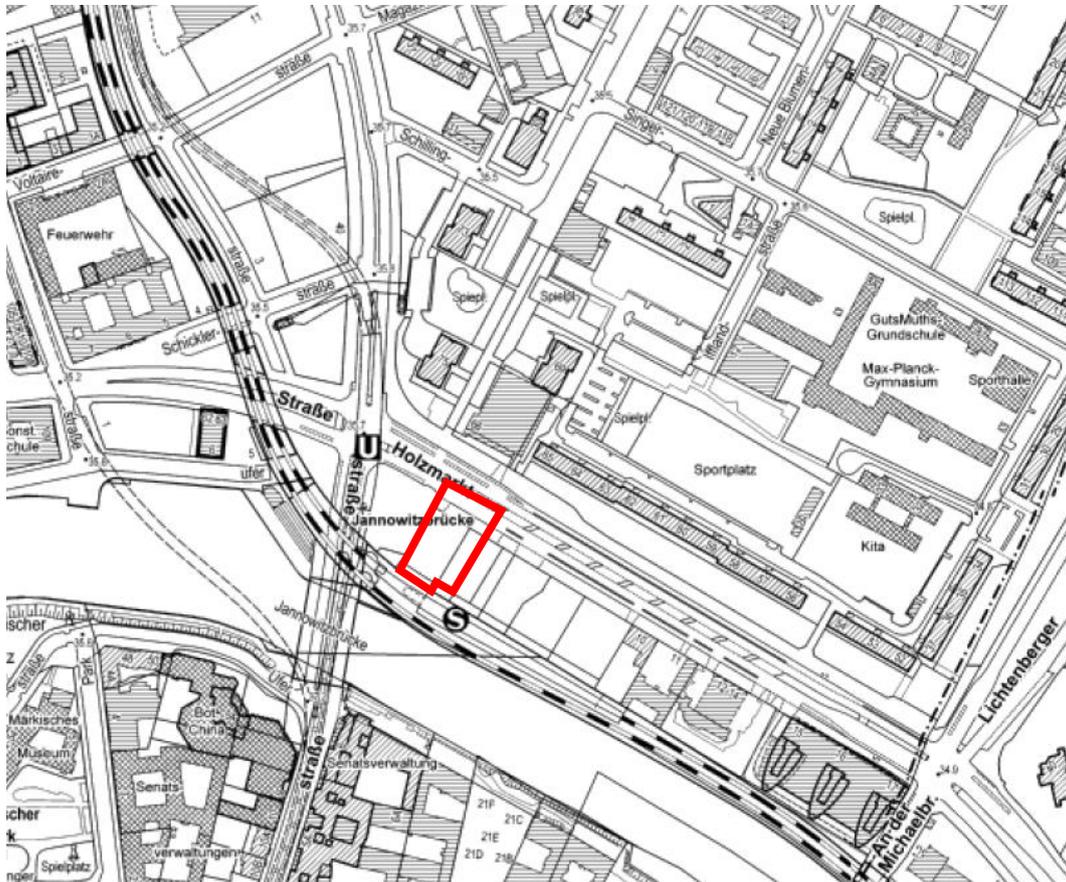


Begründung

zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-109 VE

für die Grundstücke östlich der Alexanderstraße zwischen Holzmarktstraße und S-Bahnhof Jannowitzbrücke (Flurstücke 452, 453, 454, Flur 818) im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte



Zu den Verfahrensschritten
frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und
frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß und § 4 Abs. 1 BauGB

Stand: 09. Juli 2021

Inhalt

I	Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen.....	3
	1. Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung	3
	2. Beschreibung des Plangebietes.....	4
2.1.	Stadträumliche Einbindung/Gebietsentwicklung.....	4
2.2.	Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	5
2.3.	Städtebauliche Situation und Bestand	5
2.4.	Geltendes Planungsrecht.....	5
2.5.	Verkehrerschließung im Bestand	5
2.6.	Technische Infrastruktur	7
2.7.	Denkmalschutz	7
2.8.	Boden- und Baugrund, Grundwasser- und Altlastensituation	8
2.8.1.	Boden – Baugrund / Geologie.....	8
2.8.2.	Boden – Grundwasser	9
2.8.3.	Boden – Altlasten	9
	3. Planerische Ausgangssituation	10
3.1.	Ziele und Grundsätze der Raumordnung.....	10
3.2.	Flächennutzungsplan.....	11
3.3.	Landschaftsprogramm und Landschaftspläne	12
3.4.	Stadtentwicklungsplanungen	14
3.5.	Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen	20
3.6.	Bereichsentwicklungsplanung.....	27
3.7.	Angrenzende Bebauungspläne.....	28
3.8.	Planfeststellungen	29
	4. Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorgeschichte).....	29
II	Umweltbericht	31
III	Planinhalt und Abwägung.....	32
	1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt.....	32
1.1.	Planungsziele	32
1.2.	Städtebauliches Konzept	33
	2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan	34
	3. Begründung der Festsetzungen	34
3.1.	Art der baulichen Nutzung.....	34
3.2.	Maß der baulichen Nutzung	38
3.2.1.	Bestimmung des Nutzungsmaßes über Baukörperfestsetzungen	38
3.2.2.	Grundfläche	38
3.2.3.	Geschossfläche	39

3.2.4. Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen.....	42
3.2.5. Überschreitung der festgesetzten Oberkanten baulicher Anlagen	43
3.3. Bauweise, über- und unterbaubare Grundstücksfläche.....	44
3.4. Abstandsflächen	46
3.5. Besonnung und Belichtung	47
3.6. Geplante Verkehrserschließung.....	48
3.7. Öffentliche Straßenverkehrsfläche	49
3.8. Immissionsschutz / Klimaschutz	50
3.9. Grünfestsetzungen / Zuordnungsfestsetzungen.....	52
3.10. Sonstige Festsetzungen / Gestaltungsregelungen.....	52
3.10.1. Geh- und Leitungsrecht – Fläche C	52
3.10.2. Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt	53
3.11. Kennzeichnungen.....	53
3.12. Nachrichtliche Übernahmen	53
3.13. Hinweise.....	53
3.14. Städtebaulicher Vertrag / Durchführungsvertrag	54
4. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB).....	54
IV Auswirkungen der Planung.....	56
1. Auswirkungen auf die Umwelt.....	56
1.1. Auswirkung auf den Boden und das Grundwasser im Vorhabengebiet und in der Umgebung.....	56
1.2. Auswirkungen durch Erschütterungs- und Sekundärluftschalleintrag auf das Vorhaben (Immissionsschutz).....	57
1.3. Auswirkungen auf den Artenschutz, Natur und Landschaft	58
2. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten.....	58
3. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung.....	59
4. Weitere Auswirkungen	59
4.1. Auswirkungen auf den Verkehr	59
4.2. Planbedingte Auswirkungen im Umfeld des Plangebiets in Bezug auf Lärm	61
4.3. Radartechnische Auswirkungen auf die Radarortungsanlagen in Berlin Tempelhof, Tegel und Schönefeld.....	63
4.4. Auswirkungen auf den benachbarten U-Bahn-Tunnel.....	65
V Verfahren	67
1. Mitteilung der Planungsabsicht / Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens zur Errichtung eines Geschäfts- und Bürogebäudes (Kerngebiet nach § 7 BauNVO).....	67
2. Aufstellungsbeschluss	67

A Begründung

I Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

1. Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

Die Grundstückseigentümerin JAHO Stadtturm Verwaltungs GmbH beabsichtigt auf dem Grundstück Holzmarkstraße 3 im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte ein ca. 76 m hohes Geschäfts- und Bürogebäude mit 18 Vollgeschossen (Hochhaus) und einer Geschossfläche von ca. 20.500 qm, öffentlich zugänglichen Nutzungen im Erdgeschoss/ersten Vollgeschoss und letzten Vollgeschoss sowie einer Betriebskindertagesstätte (Kita) mit 25 Plätzen im zweiten Vollgeschoss zu realisieren (Hochhaus mit der Bezeichnung „JAHO Stadtturm“).

Das Plangebiet befindet sich im unbeplanten Innenbereich, d. h. bauliche Vorhaben sind nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) auf ihre planungsrechtliche Zulässigkeit zu beurteilen. Die angestrebte Bebauung ist auf Basis des geltenden Planungsrechts nicht genehmigungsfähig. Für die Umsetzung des Vorhabens ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich; es besteht ein Planerfordernis nach § 1 Abs. 3 BauGB.

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist das Erfordernis, eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten. Die Entwicklung des Standortes mit einem Hochhausvorhaben an diesem exponierten innerstädtischen Bereich und deren hohen Bedeutung im Kontext mit dem Zentrum Alexanderplatz, kann mit den umfangreichen Anforderungen, die insbesondere auch durch das „Hochhausleitbild für Berlin“ in Form von grundlegenden qualitativen und verfahrenstechnischen Vorgaben für die Planung an Hochhäusern definiert werden, nicht über § 34 BauGB gesteuert werden. Die Regelungen des § 34 BauGB sind nicht geeignet, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Die Entwicklung des Hochhaustandortes wurde im Rahmen eines zweistufigen Workshopverfahrens qualifiziert, das Ende Oktober 2019 mit dem Siegerentwurf von David Chipperfield Architects (DCA) zum Abschluss kam. Das für die Gebietsentwicklung städtebaulich/architektonische Konzept zielt auf eine qualitätvolle Gestaltung in Volumina und Fernwirkung als Orientierungspunkt in einer herausragenden Lage der Stadt. Dem Bebauungsplan liegt damit ein präzises und abgestimmtes Projekt zugrunde, das von der Grundstückseigentümerin zügig realisiert werden soll. Mit dem Bebauungsplan 1-109 VE werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Vorhaben und somit für eine Qualifizierung und Aufwertung des Bereichs um die Jannowitzbrücke geschaffen.

Die Schaffung neuen Planungsrechts erfolgt über die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans gemäß § 12 BauGB. Hierfür hat die Vorhabenträgerin JAHO Stadtturm Verwaltungs GmbH mit Schreiben vom 15. April 2020 und ergänzt vom 4. November 2020 einen Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens gemäß § 12 Abs. 2 BauGB für das Grundstück Holzmarkstraße 3 (Gebiet des Vorhaben- und Erschließungsplans) beim Bezirksamt Mitte gestellt (Kapitel V). Das Bezirksamt Mitte hat die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit Ergänzungsflächen (Kapitel I 2.2.) am 8. Dezember 2020 beschlossen und ist somit dem oben genannten Antrag gefolgt. Die Veröffentlichung der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans im Amtsblatt für Berlin erfolgte am 18. Dezember 2020. Das Bebauungsplanverfahren wird im „Regelverfahren“ mit Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB (Kapitel II) durchgeführt.

Die Entwicklung des Plangebiets erfolgt nach den Leitlinien des „Hochhausleitbildes für Berlin“, das vom Senat am 25. Februar 2020 beschlossen worden ist. Das Leitbild ist für Vorhaben anzuwenden, die einer besonderen Begründung auch im gesamtstädtischen Kontext bedürfen. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, die dazu geeignet sind, aufgrund ihrer Höhe,

ihres Bauvolumens und ihrer Wahrnehmbarkeit den städtebaulichen Maßstab des Gebietszusammenhangs zu durchbrechen, deren prägende Einflüsse auf das Stadtbild deutlich über das nähere Umfeld hinausweisen und deren stadtstrukturelle Folgen nicht lokal begrenzt bleiben (Kapitel I 3.5.). Gemäß Leitbild hat die Vorhabenträgerin mit dem Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Mitte von Berlin, vor Aufstellungsbeschluss eine Grundsatzvereinbarung/Letter of Intent (LOI) am 7. Oktober 2020 / 2. Oktober 2020 abgeschlossen, in der die kooperative Durchführung des Planungsprozesses unter Anwendung des Hochausleitbildes für Berlin und seiner Planungsgrundsätze vereinbart wird.

2. Beschreibung des Plangebietes

2.1. Stadträumliche Einbindung/Gebietsentwicklung

Das Plangebiet befindet sich in zentraler Innenstadtlage im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte. Es liegt an der in Ost-West Richtung verlaufenden Holzmarktstraße in unmittelbarer Nähe zum daran anschließenden Kreuzungsbereich Alexanderstraße/Stralauer Straße.

Das Plangebiet grenzt östlich direkt an das derzeit unbebaute Grundstück Holzmarktstraße 4 – 5, für deren Neubebauung ein zwei Geschäfts- und Bürogebäude mit bis zu 11 Vollgeschossen und einer Höhe bis ca. 44 m vorgesehen ist. Die geplante Bebauung ist zusammen mit dem JAHO-Stadthaus Teil eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes zur Standortentwicklung für die Grundstücke Holzmarktstraße 3 - 5 (Kapitel I 4.).

Nordwestlich des Plangebiets ist auf einem an der Alexanderstraße/Stralauer Straße gelegenen Eckgrundstück ein ca. 70 m hohes Hotel- und Boardinghaus mit 21 Geschossen zur Umsetzung vorgesehen (Central Tower Berlin). Richtung Norden erstrecken sich großmaßstäbliche Wohnungsbauten, darunter drei 18-geschossige freistehende Punkthochhäuser als Kontrast zur daran anschließenden flacheren Bebauung, die sich in Form von mehreren 8 - 10 geschossigen Wohnungsbauten in Plattenbauweise mit einem ca. 220 m geschlossenem Gebäuderiegel auch entlang der Holzmarktstraße in nordöstliche Richtung erstreckt. Am Nordufer der Spree im Bereich Holzmarktstraße Ecke Michaelkirchstraße befindet sich ein Bürogebäudekomplex mit drei V-förmigen 44 m hohen Einzelgebäuden (Trias-Towers). Daran anschließend erstreckt sich östlich der nördlichen Michaelkirchstraße und Lichtenberger Straße Ecke Holzmarktstraße der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain.

Südlich des Plangebiets verläuft die Stadtbahn mit der S-Bahnstation und U-Bahnstation „Jannowitzbrücke“ und der daran angrenzenden Spree. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes reicht südlich auf einer Länge von 26 m bis direkt an das Bahnviadukt, ansonsten verläuft das Plangebiet parallel zum Viadukt im Abstand der dort verlaufenden Erschließungsgasse der Deutschen Bahn. Südlich der Spree befindet sich im Areal zwischen der Brückenstraße, Köpenicker Straße und Michaelkirchstraße ein heterogener Mix aus Wohnbebauung, Geschäfts- und Bürogebäuden, dem Heizkraftwerk Mitte der Vattenfall Wärme AG sowie Berliner Clubs wie der Sage Club oder dem Tresor. Insbesondere südlich entlang der Spree wurden im Rahmen des Mediaspree Plans bereits zahlreiche Neubauten realisiert. Südlich des Plangebiets und westlich der Brückenstraße befinden sich Büro- und Verwaltungsgebäude, das Märkische Museum, der Köllnische Park sowie die Konsulatabteilung der Botschaft der Volksrepublik China.

Die Entfernung zum nordwestlich gelegenen Alexanderplatz mit dem 368 m hohem Berliner Fernsehturm als das höchste Bauwerk Deutschlands beträgt ca. 800 m. Das historische Zentrum Berlins mit dem am Molkenmarkt gelegenen monumentalen Verwaltungsgebäude „Altes Stadthaus“ und der Parochialkirche als die älteste Kirche der reformierten Gemeinde

Berlins, liegt ca. 520 m, das westlich der Grunerstraße gelegene Nikolaiviertel als das älteste Siedlungsgebiet der Hauptstadt liegt ca. 760 m entfernt.

2.2. Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst die im Eigentum der Vorhabenträgerin befindlichen Flurstücke 452, 453 und 454 der Flur 818, Gemarkung Mitte, Ortsteil Mitte mit einer Größe von 2034 qm (Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans). In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wurde gemäß § 12 Abs. 4 BauGB über den Vorhaben- und Erschließungsplan hinaus eine angrenzende Teilfläche der Holzmarktstraße bis zu deren Mitte, die sich im Eigentum des Landes Berlins befindet, mit einer Größe von 1046 qm einbezogen (Flur 818, Flurstück 581). Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans umfasst eine Fläche von ca. 3080 qm (0,31 ha).

Die südlich an den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans angrenzenden Flächen (Flurstück 138 und Flurstück 455) befinden sich im Eigentum der DB Netz AG. Eigentümer des westlich angrenzenden Bahnhofsvorplatzes (Flurstück 323) ist mit Ausnahme einer Teilfläche der DB (Flurstück 322) das Land Berlin. Das östlich an das Plangebiet angrenzende Flurstück 444 befindet sich im Privateigentum.

2.3. Städtebauliche Situation und Bestand

Auf dem Grundstück Holzmarktstraße 3 befand sich letztmalig ein zwei- bis dreigeschossiger Funktionsbau, in dem ein Lebensmitteldiscounter im Erdgeschoss sowie ein Spielkasino und Fast Food-Restaurant in den Obergeschossen untergebracht war. Die Bebauung wurde bereits abgerissen. Das Baugrundstück ist somit oberflächlich geräumt. Das Baugrundstück stellt derzeit eine vegetationslose Brachfläche dar.

Der Eigentümer der Nachbarbaugrundstücke Holzmarktstraße 4 - 5 hat einen Bauantrag für den Bau von zwei Geschäfts- und Bürogebäuden (Stadthaus und Stadtloft) mit drei Untergeschossen am 20.05.2020 gestellt und am 11.01.2021 ergänzt. Der Bauantrag basiert auf einen rechtsgültigen Bauvorbescheid. Bauvorbereitende Maßnahmen, wie Verlegung von stadttechnischen Leitungen zur Sicherung der Versorgung des Bahnhofs Jannowitzbrücke sind bereits erfolgt.

2.4. Geltendes Planungsrecht

Für das Plangebiet gibt es keinen festgesetzten Bebauungsplan. Die Zulässigkeit von Vorhaben im Plangebiet ist somit derzeit nach § 34 BauGB zu beurteilen. Nach § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.

2.5. Verkehrserschließung im Bestand

Hochhäuser erzeugen mit einer großen Anzahl an Nutzern in erheblichen Umfang Quell- und Zielverkehre. Die Qualität der verkehrlichen Anbindung ist daher auch im Rahmen des Hochausleitbildes (Kapitel I 3.5.) ein wichtiges Standortkriterium. Dabei stellt insbesondere im Sinne der Nachhaltigkeit neben der Reduzierung von Flächen und des Energieverbrauchs

sowie der Lärm- und Luftschadstoffbelastung eine Lage in guter, bis sehr guter Erreichbarkeit von Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs (S- und U-Bahn, Tram) ein grundlegend positives Standortmerkmal insbesondere für gewerblich genutzte Hochhäuser mit hohem Benutzer- und Besucheraufkommen dar. Als sehr gute schienengebundene ÖPNV-Anbindung gilt eine fußläufige Erreichbarkeit von ca. 5 Minuten (entspricht einer Entfernung von ca. 420m).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Plangebiet befindet sich in der Nähe zum Kreuzungsbereich Holzmarkstraße/ Alexanderstraße und wird für Kraftfahrzeuge durch die Holzmarkstraße, die je Richtungsfahrbahn zwei Fahrspuren (im Kreuzungsbereich zusätzliche Abbiegespuren), jeweils einen geschützten Radweg je Fahrtrichtung und einen Mittelparkstreifen für den ruhenden Verkehr aufweist, erschlossen. Es gibt derzeit eine Gehwegüberfahrt zur Holzmarktstraße.

Die Holzmarkstraße führt in westliche Richtung nach Querung der Alexanderstraße in die Stralauer Straße und mündet weiter folgend in die Grunerstraße als Bundesstraße B1, die in nordöstliche Richtung direkt zum Berliner Ring A10 führt. In südwestliche Richtung gelangt man von der Grunerstraße ausgehend direkt nach Potsdam. Der Stralauer Straße über die Grunerstraße hinaus weiter folgend gelangt man über die Spandauer Straße direkt auf die Karl-Liebknecht-Straße, die als Bundesstraße B2 in westliche Richtung nach Brandenburg und nordöstliche Richtung direkt zur A11 (Richtung polnische Grenze) und den Berliner Ring A 10 führt. Richtung Norden führt die Karl-Liebknecht-Straße über die Prenzlauer Allee auf die Bundesstraße 109 und daran anschließen auf die Autobahn A 114. Der Holzmarkstraße in westliche Richtung folgend gelangt man in den nahegelegenen Nachbarbezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain. In südliche Richtung führt die Alexanderstraße ebenfalls in den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, jedoch den Ortsteil Kreuzberg. In nördliche Richtung führt die Alexanderstraße direkt zum Alexanderplatz.

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens, wurden im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Hoffmann - Leichter vom 09. April 2021 vorhandene Verkehrszählungen der Verkehrslenkung Berlin (VLB) verwendet. Diese wurden am 30.06.2016 sowie am 18.09.2019 jeweils von 07:00 bis 19:00 Uhr an den Knotenpunkten Stralauer Straße - Holzmarktstraße/ Alexanderstraße - Brückenstraße und Holzmarktstraße / Lichtenberger Straße - An der Michaelbrücke durchgeführt. Die Ermittlung des durchschnittlichen (werk-)täglichen Verkehrs (DTV_w) erfolgt in Anlehnung an das von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verwendete Hochrechnungsverfahren für Verkehrszählungen.

Gemäß der verkehrstechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Hoffmann - Leichter vom 09. April 2021 weisen die Holzmarkstraße, die Alexanderstraße und die Stralauer Straße folgenden durchschnittlichen (werk-)täglichen Kfz-Verkehr (DTV_w)¹ je 24 Stunden inkl. Lkw, Motorräder und Busse auf:

Holzmarkstraße:	33.100 Kfz/24h,
Nördliche Alexanderstraße:	18.100 Kfz/24h,
Südliche Alexanderstraße:	18.600 Kfz/24h,
Stralauer Straße:	24.900 Kfz/24h.

¹ Die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTV_w) ist der Mittelwert aller Werkstage (Montag bis Freitag) des Jahres für die Zahl der einen Straßenquerschnitt in beiden Fahrtrichtungen passierenden Kraftfahrzeuge einschließlich Lkw, Motorräder und Busse.

Im Jahr 2014 wurde für die Holzmarktstraße ein DTV_W von 32.000 Kfz je 24 Stunden mit einem Lkw-Anteil von 4 % ausgewiesen. In der Hochrechnung der Erhebungsdaten wurde ein DTV_W von 33.100 Kfz je 24 Stunden ermittelt. Der Lkw-Anteil ist mit 4 % gering. Dies entspricht einer Erhöhung zu 2014 von rund 1.100 Kfz je 24 Stunden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Eine Anbindung an das Berliner ÖPNV-Netz besteht durch den in unmittelbar an das Plangebiet angrenzenden Bahnhof Jannowitzbrücke mit der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden U-Bahnlinie U8 (Hermannstraße-Wittenau) und den zahlreichen in Ost-West-Richtung verlaufenden S-Bahnlinien (S3, S75, S7, S5). Die nächstgelegenen zentralen U-Bahnhöfe und/oder S-Bahnhöfe mit schienengebundener Fernverkehrsnetzanbindung, wie der Alexanderplatz, Warschauer Straße, Ostkreuz, Friedrichstraße, Gesundbrunnen und Hauptbahnhof, sind direkt vom Bahnhof Jannowitzbrücke aus erreichbar. Zudem besteht eine Busanbindung des Plangebiets über die Buslinie 248. Die Bushaltestelle ist direkt in Höhe des Vorhabens an der Holzmarktstraße.

Fuß- und Radverkehr

Das Plangebiet ist für den Fuß- und Radverkehr über die vorhandenen Verkehrsanlagen erschlossen. Der Fußverkehr wird über die beidseitigen Gehwege entlang der Holzmarktstraße abgewickelt. Der Radverkehr wird im Seitenraum der Holzmarktstraße auf straßenbegleitenden Radwegen geführt. Die Radwege an der Holzmarktstraße wurden als einer der ersten Fahrradwege nach den Vorgaben des Mobilitätsgesetzes, offiziell als „Protected Bike Lane“ bezeichnet, fertiggestellt. Der in einem tiefen Grünton eingefärbte 3,5 m breite Radweg ist teilweise durch Poller zusätzlich vor vorbeifahrenden Autos geschützt.

2.6. Technische Infrastruktur

Im Straßenraum der Holzmarktstraße und auf dem an das Plangebiet angrenzenden Bahnhofsvorplatz liegen Ver- und Entsorgungsleitungen für Trinkwasser, Abwasser (Mischwasserkanal) sowie Strom- und Gasleitungen, Fernwärmekanal sowie Kommunikationsleitungen und Anlagen. Im Bereich der Bahnpassage gibt es eine 10-KV-Stromleitung und Kommunikationsleitungen, die der Versorgung des Bahnhofs Jannowitzbrücke dienen. Auch soll die Trinkwasserleitung, die den Bahnhof versorgt, in diesen Bereich verlegt werden.

2.7. Denkmalschutz

Das benachbarte Bahnviadukt der Stadtbahntrasse ist in der Denkmalliste des Landes Berlin als Gesamtanlage unter der Nummer 09011323 eingetragen. Der Abschnitt, der innerhalb des Bezirks Mitte verläuft, ist in der Denkmalliste Mitte wie folgt verzeichnet:

„Gesamtanlagen Alexanderplatz, S- und U-Bahnhof Alexanderplatz; Friedrichstraße 98-99, S- und U-Bahnhof Friedrichstraße und Baudenkmale Am Zwirngraben, S-Bahnhof Börse; Bartningallee, S-Bahnhof Bellevue; Holzmarktstraße, S- und U-Bahnhof Jannowitzbrücke“

Der an das Planungsgebiet angrenzende S- und U-Bahnhof Jannowitzbrücke ist in der Denkmalliste Mitte unter der Nummer 09011326 als Baudenkmal wie folgt verzeichnet:

„S- und U-Bahnhof Jannowitzbrücke, 1881-82; Umbau des S-Bahnhofs, 1927 durch Hugo Röttcher; U-Bahnhof der GN-Bahn (U8), 1928-30 von Alfred Grenander und Alfred Fehse; mit Uferplatz, um 1932“

Das Vorhaben befindet sich zudem in Nähe weiterer hochrangiger Einzeldenkmale und Denkmalbereiche, wie dem Bauwerksensemble Stralauer Straße (Nr.: 09020052), dem auf der gegenüberliegenden Uferseite befindlichen Bauwerksensemble und Stadtpark Am Köllnischen Park (Nr.: 09035350), welches auf dem ehemaligen Festungsgraben erbaut wurde und in dessen Zentrum sich das Märkische Museum mit dem Bärenzwinger (Nr.: 09035412) befindet.

Ebenfalls auf der südlichen Uferseite wurde 1907 das Geschäftshaus mit Gewerbebauten der Zigarettenfabrik Josetti in der Rungestraße 22-25 errichtet (Gesamtanlage, Nr.: 09011052), dessen weitläufige Gewerbehofanlagen sich bis zur Spree hin erstrecken.

Im Zusammenhang mit der weitreichenden stadtbildprägenden Wirkung des Hochhausvorhabens sind neben der Dominante des Märkischen Museums zudem der markante und die Berliner Stadtsilhouette prägende Turm des Roten Rathauses (Nr.: 09011264), und des Alten Stadthauses (Nr.: 09011265) mit nahegelegener Parochialkirche (Nr.: 09011257) zu erwähnen sowie das identifikationsstiftende und orientierungsgebende Wahrzeichen Berlins, der Fernsehturm (Nr.: 09065023,T).

Mit Schreiben vom 4. Juni 2020 teilte des Landesdenkmalamt im Rahmen der Mitteilung der Planungsabsicht mit, dass wenngleich mit dem Vorhaben eine weitere, denkmalpflegerisch kritisch zu bewertende Überformung der Stadtansicht Berlins einhergehen wird, erfolgt auch in Anbetracht der sich um den Alex künftig stark verändernden Silhouette keine wesentliche Beeinträchtigung weiterer Denkmale im Umfeld des Vorhabengebiets. Gemäß Stellungnahme führt der Planentwurf aus denkmalpflegerischer Sicht zu keiner Beeinträchtigung des dringenden Gesamtinteresses Berlins.

Das Vorhaben entspricht somit auch den nach Hochausleitbild für Berlin (siehe Kapitel I 3.5.) übergeordneten Prüfkriterium zur Standortwahl hinsichtlich des Denkmalschutzes, wonach im jeweiligen Einzelfall durch die zuständigen Denkmalschutz- und Denkmalfachbehörden zu beurteilen ist, ob durch ein Hochausvorhaben denkmalschutzrechtlich relevante Beeinträchtigung zu erwarten ist.

2.8. Boden- und Baugrund, Grundwasser- und Altlastensituation²

2.8.1. Boden – Baugrund / Geologie

Die Umgebung des Plangebiets stellt sich hinsichtlich der Geländemorphologie wie folgt dar: Geländeoberkanten (GOK) in der Holzmarktstraße liegt bei ca. +35,5 m ü. NHN, am Bahnviadukt liegt die GOK zwischen ca. +33,9 m ü. NHN bis ca. +36,0 m ü. NHN. Die GOK im Bereich der Treppenanlage des Hauptzugangs zur S-Bahn befindet sich bei ca. +37,0 m ü. NHN.

Im Plangebiet erfolgte der Rückbau der Bestandsbebauung. Das Baugebiet ist derzeit überwiegend unversiegelt und ungenutzt. Historische Planunterlagen zeigen, dass das Baugrundstück vor dem 2. Weltkrieg in der damals typischen Berliner gründerzeitlichen Altbaustruktur relativ dicht bebaut war. Aus diesem Grund muss davon ausgegangen werden, dass sich auf dem Grundstück umfangreiche Trümmermaterialien befinden bzw. ggf. verbliebene Kellerräume mit Trümmern verfüllt wurden.

Die Baugrundsituation wurde im Vorfeld der Planung durch geotechnische Untersuchungen erkundet (Juni bis August 2019). Aufgrund der geplanten Bauwerksgründung mit bis zu 3

² Konzept der Grundwasserbenutzung für das Bauvorhaben JAHO2 – Holzmarktstraße 3 Neubau Stadtturm, 17.03.2021, GuD
Geotechnischer Bericht (Hauptuntersuchung) zum Bauvorhaben JAHO2 / Holzmarktstraße 3 (Stadtturm), 23.03.2021, GuD

Untergeschossen sowie den zu erwartenden Baugrundverhältnissen wurden die Untersuchungen in vergleichsweise, großer Tiefe (bis zu 70 m) durchgeführt.

Der Bereich des Plangebiets befindet sich regionalgeographisch im Warschau-Berliner-Urstromtal. Die Erkundung der Baugrundsichten ergab, dass sich unterhalb einer Schicht von anthropogenen Auffüllungen (Schicht A) aus Sand und Bauschuttresten, zunächst Sande und Kiese (bereichsweise Einlagerungen von Steinen) (Schicht S) des Pleistozäns (Saale-/Weichsel-Kaltzeit) vorliegen. Innerhalb dieser eiszeitlichen Sande und Kiese sind ganze Steinlagen zu finden (Schicht X). Lokal können darüber hinaus, insbesondere im südöstlichen Grundstücksbereich, holozäne, organische See- und Moorablagerungen in Form von Moorbildungen sowie Torf und Mudde angetroffen werden. Darunter folgen die Sedimente der Holstein-Warmzeit wie Schluffe und Tone (Schicht U/T). Unterhalb dessen erfolgen erneut Sande und Kiese sowie Geschiebemergel aus der Elster-Kaltzeit (Schicht S und Mg).

2.8.2. Boden – Grundwasser

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung wurden Grundwasserhöhen in einem Niveau zwischen ca. +32,0 m ü. NHN und +32,5 m ü. NHN eingemessen. Diese Angaben decken sich mit den Angaben des Plans der Grundwassergleichen von Berlin für das Jahr 2018. Ausgehend von einem durchschnittlichen Geländehöhenniveau von ca. +35,5 m ü. NHN schwankt der Flurabstand zwischen 3 und 3,5 Metern. Die flächigen und mit großer Mächtigkeit ausgebildeten Sande bilden den oberen Hauptgrundwasserleiter.

Aus den Grundwassermessstellen wurden zudem Grundwasserproben entnommen. Die Proben wurden hinsichtlich ihrer Betonaggressivität, Korrosionswahrscheinlichkeit und Grundwasserqualität zur Entscheidung einer möglichen Ableitungs- bzw. Einleitungsart bei der Grundwasserförderung analysiert.

Demnach ist das Grundwasser im Bereich des Baufeldes als schwach betonangreifend (XA1) einzustufen.

Grundlage für die Untersuchung der Grundwasserqualität bildeten die, im Merkblatt für Grundwasserbenutzung bei Baumaßnahmen und Eigenwasserversorgung im Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Stand April 2017), aufgeführten Parameter. Im Ergebnis dieser Grundwasserqualitätsprüfung wurde festgestellt, dass die Grenzwerte für die Einleitung in die Regenwasserkanalisation (R-Kanal) oder in ein Oberflächengewässer nicht eingehalten werden können. So werden die Grenzwerte in zwei entnommenen Proben für die Parameter: Leitfähigkeit, DOC, Eisen gesamt, Chlorid und abfiltrierbare Stoffe überschritten.

Aufgrund der Überschreitungen wird von gutachterlicher Seite empfohlen, dass im Vorfeld der Bearbeitung des Antrages auf Erteilung einer wasserbehördlichen Erlaubnis, die Grundwasserqualität gemäß dem o.g. Merkblatt erneut zu analysieren.

2.8.3. Boden – Altlasten

Für das Plangebiet liegt ein Auszug aus dem Bodenbelastungskataster (BBK) (Katasternummer 16827) vor. Aufgrund von Ablagerungen auf dem Grundstück sowie der historischen Nutzung (Strumpfwarenfabrik, Zelluloidwarenfabrik, Färberei, Schirmfabrik, Lackfabrik) wird die Fläche als altlastenverdächtig kategorisiert. Auch nach entsprechenden Erkundungen und Sanierungsmaßnahmen bestehen weiterhin Anhaltspunkte für schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten.

Baubedingte Eingriffe in den Untergrund machen daher eine Beteiligung der Bodenschutzbehörden notwendig.

3. Planerische Ausgangssituation

3.1. Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sind Bauleitpläne den Zielen der Raumordnung anzupassen. Die Ziele der Raumordnung können im Rahmen der Abwägung nicht überwunden werden. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 Raumordnungsgesetz (ROG) sind Ziele der Raumordnung verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar, vom Träger der Raumordnung abschließend abgewogenen textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes. Nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG sind Grundsätze der Raumordnung hingegen Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen. Ziele und Grundsätze der Raumordnung bilden zusammen mit den sonstigen Erfordernissen der Raumordnung, nach § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG definiert als in Aufstellung befindlicher Ziele, die Erfordernisse der Raumordnung (§ 3 Abs. 1 Nr. 1 ROG).

Für den Bebauungsplan ergeben sich die Erfordernisse der Raumordnung im Sinne des § 3 Raumordnungsgesetz (ROG) aus dem am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramm 2007 vom 15. Dezember 2007 (LEPro 2007, GVBl. vom 31.01.2008, S. 629) sowie den am 1. Juli 2019 in Kraft getretenen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg vom 29. April 2019 (LEP B-B, GVBl. vom 29. Juni 2019, S. 294).

Das **Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)** bildet auf der Grundlage des Raumordnungsgesetzes (ROG) und des Landesplanungsvertrages (Vertrag über die Aufgaben und Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg) den übergeordneten Rahmen der Landesplanung für den Gesamttraum der Länder Berlin und Brandenburg. Er benennt im Sinne einer Koordinierungsfunktion raumordnerische Grundsätze für die Konkretisierung landesplanerischer Ziele (Grundsätze und Ziele der Raumordnung) auf nachfolgenden Planungsebenen.

Der Grundsatz aus § 5 Abs. 1 LEPro 2007 legt die vorrangige Siedlungsentwicklung innerhalb raumordnerisch festgelegter Siedlungsbereiche fest. Gemäß § 5 Abs. 2 LEPro soll die Innenentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestands in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben.

Der **Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)** konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des LEPro 2007 und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Er differenziert nach beachtungspflichtigen Zielen (Z) und berücksichtigungspflichtigen Grundsätzen (G) der Raumordnung.

Das Plangebiet liegt nach der Festlegungskarte 1 des LEP HR im „Gestaltungsraum Siedlung“. Gemäß Ziel 4.5 Absatz 1 LEP HR ist in Berlin und im Berliner Umland der Gestaltungsraum Siedlung der Schwerpunkt für die Entwicklung von Siedlungsflächen. Nach Grundsatz 4.1 soll die Siedlungsentwicklung innerhalb der vorhandenen Siedlungsgebiete sowie unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur konzentriert angestrebt werden. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung sollen einander räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt werden.

Für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg erfüllt der **Flächennutzungsplan** neben der Funktion als vorbereitender Bauleitplan die **Funktion als regionaler Raumordnungsplan (Regionalplan)**. Er ersetzt eine gesonderte Regionalplanung in Berlin. In der Funktion als Regionalplan gestaltet er den insbesondere durch den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg gesetzten Rahmen aus. Der FNP enthält vier textliche Darstellungen, die auf die Planzeichnung aufgedruckt sind. Die textliche Darstellung Nr. 1 bezieht sich auf die Darstellungen welche zugleich regionalplanerische Festlegungen und als Ziele der Raumordnung verbindlich sind. Diese Darstellungen betreffen zum einen die städtischen Zentren (Haupt- und Stadtteilzentren), die zu erhalten, auszubauen und vorrangig für Kultur, Dienstleistungen, Einzelhandel und Freizeit weiterzuentwickeln sind, zum anderen die Darstellung übergeordneter Verkehrsflächen wie Autobahnen, übergeordnete Hauptverkehrsstraßen, Häfen und Bahnflächen, wobei hier die südlich angrenzenden Bahnlinien zu beachten ist.

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg teilte mit Schreiben vom 11. Juni 2020 im Rahmen der Mitteilung der Planungsabsicht mit, dass die Planungsabsicht keinen Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennen lässt. Die beabsichtigte Planung steht daher in Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

3.2. Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) als vorbereitender Bauleitplan stellt gemäß § 5 Abs. 1 BauGB die aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebene Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar. In seiner vereinfachten nicht grundstücksgenaue Darstellung (Flächen mit einer Größe von weniger als 3 ha werden nicht gesondert dargestellt) schafft der FNP den Rahmen für eine geordnete, integrierte und koordinierende Stadtplanung. Er bildet den Entwicklungsrahmen und Grundlage für die Aufstellung bzw. Änderung von Bebauungsplänen, welche gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln sind.

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), der zuletzt am 22. Dezember 2020 (ABl. 2021 S. 147) geändert worden ist, stellt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine gemischte Baufläche M2 dar. Die Darstellung umfasst auch die Verkehrsfläche der Holzmarkstraße, da nach FNP Verkehrsstraßen nur dann dargestellt werden, wenn sie von übergeordneter Bedeutung sind oder eine Fläche von mehr als 3 ha einnehmen.

Als gemischte Bauflächen M2 stellt der FNP ein breites Spektrum von Baugebieten mittlerer Nutzungsintensität und -dichte dar. Dazu gehören typische „Gemengelagen“ in der Innenstadt, an Hauptverkehrsstraßen und in den Zentren des äußeren Stadtraums. In M2 Bauflächen ist eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) vorgesehen. Die Mischung kann kleinteilig innerhalb eines Grundstücks oder Blockteils, aber auch grobkörnig im engen Nebeneinander von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten erfolgen.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des im FNP dargestellten Vorranggebietes für Luftreinhaltung. Daher sind nach AV FNP (Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin) bei der Aufstellung von Bebauungsplänen erforderliche Maßnahmen zu treffen.

3.3. Landschaftsprogramm und Landschaftspläne

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro)

Das LaPro in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Juni 2016 (Amtsblatt für Berlin Nr. 24, Seite 1314) stellt flächendeckend für das Land Berlin die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege in den Grundzügen dar und formuliert darauf aufbauend Maßnahmen in vier thematischen Programmplänen sowie der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption. Für den Geltungsbereich und sein Umfeld werden folgende Ziele dargestellt:

Nach Programmplan „Biotop- und Artenschutz“ befindet sich das Plangebiet im Biotopentwicklungsraum „Innenstadtbereich“, für den folgende Ziele genannt werden:

- Erhalt von Freiflächen und Beseitigung unnötiger Bodenversiegelung in Straßenräumen, Höfen und Grünanlagen,
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna (Hof-, Dach- und Wandbegrünung),
- Kompensation von baulichen Verdichtungen,
- Verwendung und Erhalt stadtypischer Pflanzen bei der Grüngestaltung sowie langfristige Bestandssicherung typisch urbaner Arten sowie die Förderung der allgemeinen Ziele gemäß der Berliner Strategie der Biologischen Vielfalt.

Die südlich des Plangebiets verlaufende Spree wird als Fluss-Sennlandschaft dargestellt. Für diesen Entwicklungsraum werden folgende Zielen definiert:

- Naturnahe Ausformung von Uferprofilen und Beseitigung von Ufer und Sohlenbefestigungen,
- Sicherung der Wasserführung (Rückgewinnung der natürlichen Einzugsgebiete, ggf. künstliche Anreicherung),
- Erhalt und Förderung der traditionellen Grünlandwirtschaft unter Beachtung landschaftspflegerischer Kriterien,
- Wiederherstellung d naturräumlichen Zusammenhangs durch Beseitigung von Barrieren und störenden Nutzungen,
- Erhalt und Anlage von gewässerbegleitenden Grün- und Freiflächen, Aufstellung und Umsetzung von Biotoppflegekonzepten.

Der Programmplan „Naturhaushalt/Umweltschutz“ ordnet den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans als Siedlungsgebiet mit dem Schwerpunkt der Anpassung an den Klimawandel ein. Es werden folgende Entwicklungsziele und Maßnahmen genannt:

- Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen (Entsiegelung sowie Dach-, Hof- und Wandbegrünung),
- Kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung,
- Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes bei Entsiegelung,
- Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung,
- Förderung emissionsarmer Heizsysteme,
- Erhaltung/Neupflanzung von Stadtbäumen, Sicherung einer nachhaltigen Pflege,
- Verbesserung der bioklimatischen Situation und der Durchlüftung,
- Erhalt, Vernetzung und Neuschaffung klimawirksamer Grün- und Freiflächen,
- Vernetzung klimatischer Strukturen,
- Erhöhung der Rückstrahlung (Albedo).

Der gesamte Geltungsbereich befindet sich sowohl im Vorsorgegebiet Luftreinhaltung als auch im Vorsorgegebiet Klima. Für das Vorsorgegebiet Luftreinhaltung werden die Emissionsminderung und der Erhalt von Freiflächen sowie die Erhöhung des Vegetationsanteils genannt, für das Vorsorgegebiet Klima u.a. der Erhalt klimatisch wirksamer

Freiräume, die Vernetzung von Freiflächen, die Sicherung und Verbesserung des Luftaustausches, die Vermeidung von Austauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen, die Sanierung/Profilierung öffentlicher Grünanlagen, der Erhalt bzw. die Neupflanzung von Stadtbäumen und deren nachhaltige Pflege, die Verbesserung der lufthygienischen Situation sowie die Vermeidung bzw. der Ausgleich von Bodenversiegelung.

Im Programmplan „Landschaftsbild“ wird das Plangebiet und seine Umgebung als städtisch geprägter Raum Innenstadtbereich sowie als Bereich zur Wiederherstellung und Aufwertung von Stadtplätzen dargestellt. Die an das Plangebiet angrenzenden Bahnanlagen werden als Bahnanlage besonderer Gestaltqualität ausgewiesen. Für den Entwicklungsraum Innenstadtbereich werden im Programmplan folgende Entwicklungsziele und Maßnahmen genannt:

- Erhalt und Entwicklung begrünter Straßenräume; Wiederherstellung von Alleen, Promenaden, Stadtplätzen und Vorgärten,
- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Gewässer, Anlage von gewässerbegleitenden Promenaden,
- Baumpflanzungen zur Betonung landschaftsbildprägender Elemente bei der Gestaltung von Freiflächen,
- Schaffung qualitativ hochwertig gestalteter Freiräume bei baulicher Verdichtung.

Der Programmplan „Erholung und Freiraumnutzung“ stellt das Plangebiet unter der Kategorie sonstige Siedlungsgebiete als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren sowie als Bereich zur Verbesserung und Neuanlage eines Grünzuges unter Einbeziehung von Parkanlagen und, Kleingärten und Friedhöfen; Minderung der Barrierewirkung von Straßen und Bahnfläche mit dem Ausbau und der Qualifizierung der 20 grünen Hauptwege da. Für sonstige Flächen außerhalb von Siedlungsräumen werden folgende Ziele und Entwicklungsmaßnahmen benannt:

- Erschließung von Freiflächen und Erholungspotenzialen,
- Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung,
- Entwicklung und Qualifizierung kleiner, quartiersbezogener Grün- und Freiflächen,
- Entwicklung von Wegeverbindungen,
- Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung,
- Dach- und Fassadenbegrünung,
- Baumpflanzungen auf geeigneten Flächen.

Das Plangebiet grenzt an ein ausgewiesenes Naherholungsgebiet von gesamtstädtischer Bedeutung/Regionalpark.

Die „Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption“ verzichtet auf die Benennung konkreter Flächen, sondern stellt schematisch Ausgleichssuchräume dar. Dargestellt werden die dicht bebaute Innenstadt, die übergeordneten Freiraumstrukturen, wie zum Beispiel das „Grüne Band Berlin“, die vier Berliner Naherholungsgebiete sowie ein innerstädtischer und ein die Randbezirke durchlaufender Parkring. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist als Ausgleichspotenzial „Prioritäre Flächen und Maßnahmen“ dargestellt.

Landschaftspläne

Für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 1-109 VE existiert kein festgesetzter Landschaftsplan.

3.4. Stadtentwicklungsplanungen

Die Stadtentwicklungspläne von Berlin konkretisieren den Flächennutzungsplan und beziehen sich auf dessen Flächenkategorien. Sie bestimmen räumliche und zeitliche Prioritäten für die Inanspruchnahme von Flächen und Standorten. Rechtlich sind Stadtentwicklungspläne Konzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB und sind somit bei der Aufstellung von Bauleitplänen bzw. Bebauungsplänen zu berücksichtigen.

Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 (StEP Wohnen)

Der Stadtentwicklungsplan Wohnen (StEP Wohnen) wurde vom Berliner Senat am 20. August 2019 beschlossen. Er löst damit den im Jahr 2014 beschlossenen StEP Wohnen 2025 ab und schreibt diesen auf der Grundlage neuer Bevölkerungs- und Wohnungsbedarfsprognosen fort. Er ist die Planungsgrundlage für die Neubau- und Bestandsentwicklung von Wohnungen in Berlin bis zum Jahr 2030. Er zeigt die wesentlichen Flächenpotentiale für Wohnungsneubau in Berlin, trifft Aussagen zum erforderlichen Umfang und zur Verteilung in der Stadt. Ziel ist eine bedarfsgerechte und ausreichende Flächenvorsorge für den Wohnungsneubau im gesamten Stadtgebiet. Dabei benennt der StEP Wohnen 2030 Schwerpunkträume in der Stadt. In diesen Schwerpunkträumen soll sich die Entwicklung vorrangig vollziehen, weil hier die Voraussetzungen günstig sind und stadtentwicklungspolitische Kriterien besonders zum Tragen kommen. Zudem stuft der Plan zeitlich ein, wann mit der Realisierung auf den Flächen zu rechnen ist und benennt geeignete Instrumente und Maßnahmen, um den notwendigen Wohnungsbau entsprechend der stadtentwicklungspolitischen Ziele umzusetzen.

Der Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 trifft keine Aussagen für das Plangebiet. Der Bereich des Plangebietes befindet sich lediglich angrenzend zu Bereichen für die Weiterentwicklung bestehender Siedlungen. Das Plangebiet befindet sich gemäß des Vertiefungsplans: „Weiterentwicklung bestehender Siedlungen“ außerhalb der Untersuchungsgebiete der Prioritätsstufe I. Im Vertiefungsplan: „Zeitliche Realisierbarkeit der Neubaupotenziale“ werden keine Aussagen zum Plangebiet gemacht.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-109 VE folgt den Zielsetzungen des StEP Wohnen 2030, da durch das Vorhaben keine ausgewiesenen Wohnbaupotentialflächen beansprucht werden.

Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 (StEP Zentren)

Der Stadtentwicklungsplan Zentren (StEP Zentren) 2030 wurde vom Berliner Senat am 12. März 2019 beschlossen. Er ersetzt den zuvor gültigen StEP Zentren 3 aus dem Jahr 2011 und ist seit 1999 bereits die dritte (fortgeschriebene) Fassung. Der StEP Zentren ist das gesamtstädtische Einzelhandelskonzept Berlins. In ihm werden die Ziele zur Berliner Zentren- und Einzelhandelsentwicklung definiert. Die vorrangigen Ziele des StEP Zentren sind die Stärkung der städtischen Zentren, die Sicherung einer wohnungsnahen Grundversorgung sowie die Stadtzentrenverträgliche Integration von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen.

Zudem legt er – im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan (FNP) – die Berliner Zentrenkulisse fest, also das gesamtstädtische System hierarchisch gegliederter Ortsteilzentren, Stadtteilzentren, Hauptzentren und Zentrumsbereichskerne. Darüber hinaus enthält er stadtplanerische Steuerungsgrundsätze zur Ansiedlung und Erweiterung von Einzelhandelsvorhaben.

Das Plangebiet befindet sich in keinem der gekennzeichneten Zentren. Außerhalb des Plangebiets befindet sich der Zentrumbereichskerns Alexanderplatz, das traditionelle Zentrum der östlichen Berliner Bezirke. Ebenso wird für den Bereich des Plangebietes kein Standort für eine Fachmarkttagglomeration sowie kein übergeordneter oder bezirklicher Fachmarktstandort in der Themenkarte „Fachmarkttagglomerationen und Fachmarktstandorte“ ausgewiesen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-109 VE folgt den Zielsetzungen des StEP Zentren 2030, indem die ausgewiesenen Zentren von Berlin nicht beeinträchtigt bzw. die zentren- und stadtverträgliche Einzelhandelsplanung nicht gestört werden (Kapitel I 3.6).

Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe)³

Der Senat hat in der Sitzung am 02.03.2021 den neuen Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe) verabschiedet. Der StEP MoVe definiert, beschreibt und konkretisiert als verkehrsträger- und themenübergreifendes Planwerk für Berlin die strategische Leitlinie und den künftigen Handlungsbedarf der Verkehrspolitik des Senats. Der StEP MoVe dient als Rahmen für weitere Planwerke (etwa zu Nahverkehr, Radverkehr, Fußverkehr, Wirtschaftsverkehr), die damit auf den gleichen Annahmen und Zielstellungen aufbauen.

Der neue StEP MoVe weist gesamtstädtische Ziele, Handlungserfordernisse und notwendige Maßnahmen für einen Planungshorizont bis 2030 aus. Bereits in den vergangenen Jahren ist es gelungen, den Anteil aller Wege der Berlinerinnen und Berliner, die mit dem Umweltverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zurückgelegt werden, deutlich zu steigern. Zwischen 2008 und 2018 etwa stieg dieser Anteil von 67 Prozent auf 74 Prozent, während der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (hauptsächlich Kraftfahrzeuge) von 33 auf 26 Prozent abnahm. Insbesondere der Radverkehr stieg deutlich an: von 13 Prozent Anteil an allen Wegen im Jahr 2013 auf 18 Prozent im Jahr 2018.

Mit den zahlreichen Maßnahmen zur Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr lässt sich so für das Jahr 2030 bereits ein Mindestanteil von 82 Prozent des Umweltverbunds modellieren. Darunter soll der Fußverkehr 30 Prozent, der ÖPNV 29 Prozent und der Radverkehr 23 Prozent aufweisen. Zugleich wird ein noch höherer Anteil dieser drei stadtverträglichen, umwelt- und klimaschonenden Verkehrsarten im Modal Split angestrebt.

Bereits mit dem Beschluss der ersten Teile des Mobilitätsgesetzes Berlin (MobG) wurden im Juli 2018 die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine in allen Teilen Berlins gleichwertige, an den Bedürfnissen von Stadt und Umland ausgerichtete Mobilitätsversorgung mit Vorrang des Umweltverbunds bei allen Planungen verankert. Der 2019 verabschiedete Nahverkehrsplan inklusive ÖPNV-Bedarfsplan setzte bereits klare Schwerpunktsetzungen für Verkehrsprojekte im Nahverkehr bis 2035. Auch die neuen klimapolitischen Ziele des Landes stellen einen wichtigen Handlungsrahmen für die Verkehrspolitik dar, darunter etwa das Ziel der Dekarbonisierung aller öffentlichen Fahrzeugflotten bis 2030. Ebenso stehen die Pendlerverbindungen mit dem Schienen-Infrastrukturprojekt i2030 – gemeinsam mit Brandenburg, der Deutschen Bahn und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) – vor einer entscheidenden Qualitätssteigerung.

Nicht nur wegen dieser neuen Schwerpunktsetzungen war der zuletzt im Jahr 2011 beschlossene „Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025“ grundlegend zu aktualisieren. Der neue StEP MoVe analysiert auch die seitdem veränderten Rahmenbedingungen, etwa das starke Bevölkerungswachstum seit 2012, die Dynamik der Stadt-, Wirtschafts- und

³ www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/stadtentwicklungsplan-mobilitaet-und-verkehr/

Tourismusentwicklung, das Verkehrsaufkommen und die Prognose, welche Verkehrsmittel künftig benutzt werden, wenn sich Rahmenbedingungen und Attraktivität ändern.

Zur Sicherstellung einer Verkehrspolitik im gesamtstädtischen Interesse wurden die Maßnahmen systematisch hergeleitet. Grundlage war eine innovative Vision für die Mobilität in Berlin – ein Leitbild, das neue Akzente setzt mit dem Vorrang des Umweltverbundes und den Herausforderungen, die eine konsequente Klimaschutzpolitik an den Umbau des Mobilitätssystems stellt.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und eine wesentliche Voraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Ebenso ist das Wirtschaftsleben aus Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Industrie auf funktionierende Verbindungen für Arbeitswege sowie für den Güter- und Wirtschaftsverkehr angewiesen. Aber Mobilität geht immer auch mit problematischen Folgen einher, etwa bei Verkehrssicherheit, Gesundheit, Platzverbrauch und Umweltfolgen. Das Grundprinzip bei der Erarbeitung des StEP MoVe war es daher, allen Menschen in der Stadt so viel Mobilität wie möglich zu ermöglichen. Gleichzeitig sollen dabei negative Folgewirkungen auf das Klima, die Luftqualität, das Lärmniveau und die Gesundheit der Menschen so gering wie möglich bleiben. Gerade aus Gründen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltung strebt der Senat mittelfristig die Einrichtung einer sogenannten „Zero Emission Zone“ an, in der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf fossiler Basis nicht zugelassen sind.

Wichtigste Zielstellung des StEP MoVe ist es, Berlin zu einer hochmobilen und zugleich lebenswerten Stadt mit menschenfreundlichen, umweltverträglichen, klimaschonenden und sozial gerecht ausgestalteten Verkehrsangeboten zu entwickeln. Dies ist zugleich der Leitgedanke nachhaltiger Verkehrspolitik für die Mobilitätswende.

Die einzelnen Ziele gliedern sich auf in:

- Soziale Ziele: Gewährleistung gleicher Mobilitätschancen, unabhängig von Lebenssituation, Mobilitätseinschränkungen, Geschlecht, Alter und Einkommen.
- Räumliche Ziele: Erhalt der Berliner polyzentrischen Struktur durch Verbesserung der Nahmobilität und einer städtischen Entwicklung entlang bestehender Schienen-Verkehrsverbindungen. Sicherstellung der Leistungsfähigkeit für alle ÖPNV-Nutzenden in der inneren Stadt. Ausbau der Infrastruktur mit Qualitätssteigerungen und Angebotsausweitungen insbesondere für den ÖPNV in der äußeren Stadt.
- Ökologische Ziele: Reduzierung des Anteils fossiler Kraftstoffe im Verkehr. Reduzierung des Flächenverbrauchs. Anteilssteigerung des Umweltverbunds am Modal Split.
- Ökonomische Ziele: Verbesserung insbesondere schienen- und wasserstraßengebundener Transportwege im Waren-Fernverkehr. Entwicklung stadtverträglicher Sammel-, Verteil- und Umschlagstandorte mit klimaschonender Logistik. Optimierte Abwicklung touristischer
- Institutionelle Ziele: Effiziente ressort-, länder- und akteursübergreifende Abstimmungen von Maßnahmen. Transparente Beteiligung und Information der Öffentlichkeit.

Um diese Ziele zu erreichen, wurde im StEP MoVe ein umfangreiches Handlungsprogramm mit rund 250 Einzelprojekten unterschiedlicher Dimensionen und Volumina abgestimmt. Bestandteil des Senatsbeschlusses ist zudem ein „Mobilitätsprogramm 2023“, das prioritäre Aufgaben und Maßnahmen für die nächsten Jahre beinhaltet. Dazu zählen etwa die dringlichsten Maßnahmen aus dem ÖPNV-Bedarfsplan sowie aktuelle Schwerpunktsetzungen zu neuen Stadtquartieren und Gewerbeentwicklungen. Vereinbart ist zudem ein regelmäßiges Monitoring des Maßnahmenfortschritts, der Zielerreichung und der Rahmenbedingungen, um gegebenenfalls schnell nachsteuern zu können.

Für den Bereich der Holzmarktstraße sind keine konkreten Maßnahmen im STEP MoVe aufgeführt. Die Entwicklung des Vorhabens entspricht allerdings den Maßnahmen R3

Entwicklung und Erschließung von Flächen entsprechend der Priorisierung in den Stadtentwicklungsplänen Wohnen, Wirtschaft, Zentren und R7 Bauliche Ergänzung und Wiedernutzung brachgefallener, bereits erschlossener Flächen.

Die Holzmarktstraße wird im Bestand 2017 (Stand Dezember 2017) noch als großräumige Straßenverbindung der Stufe I, in Planung 2025 (Stand Dezember 2017) hingegen als örtliche Straßenverbindung Stufe III eingestuft bzw. herabgestuft.

In der Karte der übergeordneten Straßenverbindungen (Anlage zum STEP MoVe) sind die Holzmarktstraße, die Stralauer und die Alexanderstraße sowie die Brückenstraße als örtliche Straßenverbindung (Stufe III) dargestellt.

Landesstraßenplan

Gemäß § 20 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) werden die öffentlichen Straßen Berlins nach ihrer Verkehrsbedeutung in Straßen I. Ordnung, Straßen II. Ordnung und sonstige öffentliche Straßen eingeteilt. Straßen II. Ordnung sind Straßen, die dem überbezirklichen Verkehr zwischen den Bezirken und den Nachbargemeinden Berlins oder dem Anschluss der Bezirke an Straßen I. Ordnung dienen oder zu dienen bestimmt sind. Auf der Grundlage des Berliner Straßengesetzes werden gemäß § 27 die Straßen I. und II. Ordnung im Landstraßenplan festgelegt (Verordnung über die Festlegung von Straßen I. und II. Ordnung im Land Berlin vom 15. August 2007; GVBl. & Oktober 2007, S. 337). Die Holzmarktstraße, Alexanderstraße und Stralauer Straße sind im Straßenplan des Landes Berlins alle Straßen II. Ordnung.

Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima)

Der Senat von Berlin hat am 31. Mai 2011 den Stadtentwicklungsplan Klima beschlossen und 2016 durch die Handreichung StEP Klima KONKRET fachlich vertieft. Der StEP Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Ansätzen zum Umgang mit dem Klimawandel. Als gesamtstädtischer Plan soll er die räumlichen Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz darstellen. Der Plan steht in Wechselwirkung mit vielfältigen vorhandenen Instrumenten und dient der Positionierung der Stadtentwicklung in der Klimaanpassung und dem Klimaschutz in der Perspektive 2030/2050.

Bioklima:

Das Plangebiet wird als ein von Wärmebelastung betroffener Siedlungsraum beschrieben. Der Maßnahmenplan zu den hinsichtlich des Bioklimas prioritären Handlungsräumen stellt den Geltungsbereich als Siedlungsraum mit überwiegender Arbeitsplatznutzung und aktuell prioritärem Handlungsbedarf sowie als Wohngebiete mit perspektivisch prioritärem Handlungsbedarf dar.

Grün- und Freiflächen:

In Bezug auf die Stadtbäume im Siedlungsraum wird das Plangebiet als potenziell empfindlich gegenüber Niederschlagsrückgängen im Sommer beschrieben. Potenziale zur Entsiegelung unbebauter Flächen sollen ausgeschöpft werden.

Gewässerqualität und Starkregen:

Das Plangebiet befindet sich im Bereich einer Mischkanalisation. Der Anteil unbebauter versiegelter Flächen im Block liegt bei > 40 bis 50%. Das Plangebiet befindet sich im Handlungsraum Mischsystem sowie in einem Siedlungsbereich mit hoher Versiegelung. Der

Stauraum der Mischkanalisation soll erweitert und optimal bewirtschaftet werden. Der StEP Klima KONKRET (2016) ist ein Werkzeug- und Ideenkasten der Klimaanpassung, er vertieft und profiliert die Inhalte des StEP Klima 2011, insbesondere bezüglich der Maßnahmen zur Anpassung der Stadt Berlin an die Folgen des Klimawandels. Für den Stadtstrukturtyp Gewerbe und Industrie werden insbesondere folgende in der planerischen Umsetzung anzuwendende Instrumente und Anpassungsmaßnahmen genannt:

- Verschatten (z. B. Pflanzung von Bäumen),
- Rückstrahlung erhöhen (z. B. Einsatz von hellem Asphalt mit hellen Splittbeigaben auf Verkehrs- und Lagerflächen bzw. Ortbeton für Rangierflächen),
- Dächer und Fassaden begrünen,
- Mit Urban Wetlands kühlen durch Verdunsten (vegetationsbestandene Wasserbecken),
- (unbelastetes) Regenwasser versickern,
- Regenwasser zurückhalten sowie
- Überflutungsvorsorge – Empfindliches schützen.

Der Stadtentwicklungsplan Klima (StEP Klima) wird angesichts veränderter Rahmenbedingungen als strategisches räumliches Konzept durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat Stadtentwicklungsplanung, aktualisiert. Der Klimawandel betrifft die Städte in besonderer Weise. Er wirkt sich auf das Bioklima aus und damit auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen. Daher ist es eine der größten Herausforderungen, vor die uns der Klimawandel stellt, auch in Zukunft für die Lebensqualität in der Stadt zu sorgen.

Der StEP Klima 2.0 widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Ansätzen zum Umgang mit dem Klimawandel. Als gesamtstädtischer Plan soll er die räumlichen Maßnahmen zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz darstellen. Der Plan steht in Wechselwirkung mit vielfältigen vorhanden Instrumenten und dient der Positionierung der Stadtentwicklung in der Klimaanpassung und dem Klimaschutz in der Perspektive 2030/2050.

Der Stadtentwicklungsplan Klima 2.0 ist als Konzept Teil des Anpassungsprozesses an den Klimawandel, den Berlin verzeichnet. Seine Planinhalte werden durch weitere Planungen, Diskurs- und Vertiefungsprozesse räumlich und sachlich konkretisiert sowie umgesetzt.

In den Arbeitsprozess des StEP Klima 2.0 sind Akteure der Fachverwaltungen auf der gesamtstädtischen und bezirklichen Ebene, aus Wissenschaft und fachlicher Praxis sowie auch Verbänden der Wirtschaft und der Stadtgesellschaft eingebunden.

Der StEP Klima wirkt in der Abwägung und Steuerung von Planungen und Projekten. Er zeigt Perspektiven auf, wie es gelingen kann, die Lebensqualität in Berlin zu sichern und zu stärken.

Stadtentwicklungsplan Wirtschaft

Der Senat hat am 30. April 2019 den Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 (StEP Wirtschaft 2030) beschlossen. Er baut auf dem StEP Industrie und Gewerbe aus dem Jahr 2011 auf und schreibt diesen fort. Da sich die Rahmenbedingungen in den zurückliegenden Jahren grundlegend gewandelt haben und es insbesondere vor dem Hintergrund des städtischen Wachstums zunehmende Konkurrenzen zwischen unterschiedlichen Nutzungen gibt, bestand die Erforderlichkeit den Stadtentwicklungsplan zu aktualisieren.

Der StEP Wirtschaft 2030 schafft die stadtentwicklungsplanerischen Grundlagen für ein quantitativ und qualitativ angemessenes und räumlich ausgewogenes Flächenangebot für die Berliner Wirtschaft. Er stellt planerische Ziele, zeitliche Aktivierungsstufen, Handlungsansätze

und Instrumente für die räumliche Entwicklung des Stadtgebiets bezogen auf die gewerbliche Bauflächenkulisse des FNP dar. Auf den gewerblichen Bauflächen und vor allem in den Gebieten des Entwicklungskonzeptes für den produktionsgeprägten Bereich (EpB-Gebiete) wird planerisch vorgegeben welche Nutzung zulässig sind.

Der StEP Wirtschaft 2030 definiert stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitische Leitlinien und formuliert darauf bezogen Handlungsansätze, die er anhand konzeptioneller Bausteine räumlich veranschaulicht. Der StEP Wirtschaft umfasst das räumliche Leitbild Wirtschaft 2030, den Konzeptplan Planungsziele und den Konzeptplan Handlungsansätze sowie das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB).

Das *räumliche Leitbild des StEP Wirtschaft 2030* stellt die raumbezogenen Ziele dar und zeigt die künftigen Schwerpunkte der gewerblichen Entwicklung in Berlin auf. Mit dem Wachstum der Stadt hat auch die Nachfrage nach Büroraum angezogen. Von Büronutzungen und sonstigen Dienstleistungen gehen Impulse für die gewerbliche Entwicklung aus, die es zu nutzen gilt. Aus diesem Grund wird durch den StEP Wirtschaft 2030 auch diese Nutzung miteinbezogen. Eignungsräume für Büronutzung sind vornehmlich Flächen in der Innenstadt, künftig aber auch stärker entlang des S-Bahnringes und dort vor allem an den Bahnkreuzen. Die Lagen sind gut erschlossen und insbesondere mit dem ÖPNV gut erreichbar. In der Karte „Räumliches Leitbild“ befindet sich das Plangebiet in einem Bereich, der als Eignungsraum für Büronutzung in gemischten bzw. urbanen Lagen ausgewiesen wird sowie in einem Vorzugsraum für zusätzliche Standorte mit der Eignung für Kunstproduktion.

Der *Konzeptplan Planungsziele* ist umsetzungsbezogen und konkretisiert die Leitlinien und die Aussagen des räumlichen Leitbildes Wirtschaft 2030. Er stellt im Wesentlichen die FNP Kulisse der gewerblichen Bauflächen mit geplanten Änderungen und die EpB Gebiete dar und enthält Aussagen zur Steuerung und zum Erhalt der Nutzungsmischung in der inneren Stadt. Gekennzeichnet sind ferner Standorte, in denen auch störende industrielle Nutzungen gesichert werden sollen und Standorte von gesamtstädtischer Bedeutung, die es zu aktivieren gilt. In der Karte Konzeptplan Planungsziele befindet sich das Plangebiet in einem Bereich für gemischte Bauflächen (M1 / M2 gemäß FNP) in der Innenstadt und am S-Bahnring sowie innerhalb eines Gebietes zur Sicherung eines Anteils für gewerbliche Bauflächen. Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-109 VE soll, durch Festsetzung eines Kerngebietes gemäß § 7 BauNVO, planungsrechtlich der Bau eines Büro- und Geschäftsgebäudes gesichert werden, was somit dem StEP Wirtschaft 2030 „Konzeptplan Planungsziele“ entspricht.

Der *Konzeptplan Handlungsansätze* bezieht sich auf die Aktivierbarkeit und trifft Aussagen zur zeitlichen Stufung der Aktivierung von Flächenpotenziale (kurz-, mittel- und langfristig). Es gibt zwar ausreichend Flächenpotenziale. Es sind jedoch umfangreiche Maßnahmen erforderlich, um sie zu aktivieren. Der Konzeptplan zeigt somit alle zu aktivierenden Potenzialflächen der gewerblichen Bauflächenkulisse in einer Größe über drei Hektar auf, kategorisiert sie nach Zeithorizonten und benennt Maßnahmen im Planungsrecht und in der Erschließung, die für die Aktivierung nötig sind. Der Konzeptplan Handlungsansätze trifft für das Plangebiet keine Aussagen.

Das *Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB)* als essentieller Bestandteil des StEP zielt darauf ab die größeren zusammenhängenden Gewerbestandorte in Berlin zu sichern und zu entwickeln. Insgesamt umfasst das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich 40 Gebiete. Das Plangebiet liegt in keinem der Gebiete.

3.5. Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

Planwerk Innere Stadt

Der Senat von Berlin hat am 11. Januar 2011 das Planwerk Innere Stadt 2010 beschlossen. Das Planwerk 2010 schreibt als eine von der Gemeinde beschlossene sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB die Ziele des Planwerks Innenstadt von 1999, das sowohl räumlich als auch methodisch erweitert und ergänzt wurde, fort. Das Planwerk Innere Stadt 2010 stellt Leitlinien und Entwicklungsziele für den Bereich innerhalb des S-Bahnringes dar. Für das Plangebiet enthält das Planwerk im sogenannten Hauptplan Gebäudechiffren als „Vorschlag Planung“. Als „Vorschlag Planung“ eingestuft werden Planungen, bei denen Konzepte und Überlegungen für eine zukünftige Bebauungsstruktur vorliegen, bei denen jedoch aus unterschiedlichen Gründen noch von einer Modifikation auszugehen ist.

Grundlegend für das Planwerk Innere Stadt 2010 ist die differenzierte Betrachtung von Schwerpunkträumen. Insgesamt werden sechs räumliche Schwerpunkträume definiert. Das Plangebiet befindet sich im Randbereich des Schwerpunktraum obere Stadtpree, der das Areal zwischen der Jannowitzbrücke und Nordwesten und dem S-Bahnring im Südosten umfasst. Zu den wesentlichen Zielen für die Entwicklung dieses Schwerpunktraumes zählen unter anderem:

- die Ansiedlung überbezirklich bedeutsamer Nutzungen und Profilierung des Standortes,
- die Aufwertung der Bahnhofsumfelder,
- die räumliche und funktionale Verknüpfung der Stadträume und die Stärkung der städtebaulichen Ordnung durch Herausstellen vorhandener städtebaulicher Qualitäten und Ergänzung neuer Elemente.

Mit seinen Planungszielen berücksichtigt der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-109 VE die Inhalte des Planwerks innere Stadt.

Lärminderungsplanung – Lärmaktionsplan Berlin 2019 – 2023

Der Lärmaktionsplan für Berlin stellt eine sonstige von der Gemeinde beschlossene Planung im Sinne von § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB dar. Seine Darstellungen und Ziele sind im Bebauungsplan im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Berlin hat aufgrund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) („Lärmaktionspläne“ - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) im Jahr 2008 einen ersten Lärmaktionsplan als ein gesamtstädtisches Konzept zur Minderung der Lärmbelastung aufgestellt und vom Senat beschließen lassen.

Mit dem Senatsbeschluss vom 23.06.2020 ist der Lärmaktionsplan 2019-2023 in Kraft getreten. Dieser schreibt die Lärmaktionspläne von 2008 und 2013 fort. Er identifiziert Handlungsfelder und Maßnahmen, die in den kommenden Jahren bearbeitet und umgesetzt werden. Dazu zählen die zukünftige Mobilität in neuen Stadtquartieren, ein Tempo 30 Konzept, ruhige Gebiete und städtische Ruhe- und Erholungsräume oder auch das Verhalten im Straßenverkehr. Zugleich werden Maßnahmen der bisherigen Lärmaktionspläne fortgeführt, die sich als effektive Instrumente zur Lärminderung bewährt haben.

Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung gesundheitsrelevanter Lärmbelastung durch Reduzierung der Verkehrslärmimmissionen. Als Grundlage für die Ermittlung der Belastungssituation dient die strategische Lärmkartierung nach Maßgabe der §§ 47 a-f BImSchG und der Richtlinie 2002/49/EG (Umgebungslärmrichtlinie). Die Lärmkarten werden für zwei Lärmindizes dargestellt:

- L_{DEN} : Tag-Abend-Nacht-Lärmindex über 24 Stunden zur Bewertung der allgemeinen Lärmbelästigung,
- L_{Night} : Nachtlärmindex zur Bewertung von Schlafstörungen.

Die Beurteilung der Belastungssituation erfolgt anhand der Schwellenwerte für die Dringlichkeit von Maßnahmenprüfungen in zwei Stufen:

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

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

Gemäß Lärmaktionsplan Berlin 2019-2030 der Anlage 11 Karten handelt es sich nach Lärmkartierung 2017 für den Ballungsraum Berlin (Strategische Lärmkarte L_{DEN} –Gesamtlärm Straßen-, Schienen- und Flugverkehr) beim Plangebiet um einen Bereich, der stark von Lärmbelastung betroffen ist.

Werden lärmsensible Nutzungen in Bereichen geplant, die hohen Geräuschimmissionen ausgesetzt sind, muss abgewogen werden, ob planerisch entsprechende Festsetzungen getroffen werden müssen und können, die die negativen Auswirkungen des Verkehrslärms mindern.

Luftreinhalteplanung – Luftreinhalteplan 2. Fortschreibung

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt hat die Europäische Gemeinschaft Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt, die ab einem bestimmten Zeitpunkt nicht mehr überschritten werden dürfen. Als Schadstoff wird jeder in der Luft vorhandene Stoff bezeichnet, „der schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt insgesamt haben kann“ (2008/50/EU). Von besonderem Interesse sind dabei Feinstäube kleiner als 10 Mikrometer (PM_{10}) und kleiner als 2,5 Mikrometer ($PM_{2,5}$) aerodynamischer Durchmesser, Ozon (O_3) und Stickstoffdioxid (NO_2).

Nach § 47 Abs. 1 Satz 1 BImSchG hat die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, wenn die in § 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Besteht bereits ein Luftreinhalteplan, wie es in Berlin der Falls ist, so ist dieser entsprechend fortzuschreiben, dass schnellstmöglich die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte erreicht wird.

Mit dem Luftreinhalteplan 2005-2010 und dem Luftreinhalteplan 2011-2017 wurden bereits eine Vielzahl an Maßnahmen umgesetzt, die zur Verbesserung der Luftqualität beigetragen haben. Der Luftreinhalteplan für Berlin 2. Fortschreibung wurde am 23. Juli 2019 vom Senat beschlossen. Zentrale Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Zusammenstellung und Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung, um überall in Berlin die Luftqualitätsgrenzwerte einzuhalten und die Lebensqualität zu erhöhen. Er behandelt Schadstoffe, deren Grenzwerte in Berlin überschritten werden oder für die die Gefahr einer Grenzwertüberschreitung besteht. Das sind in Berlin Stickstoffdioxid (NO_2) und Partikel kleiner als 10 Mikrometer (PM_{10}).

Um die von der EU festgelegten Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}) einzuhalten, werden im Luftreinhalteplan Maßnahmen festgeschrieben, um negative Wirkungen auf die Gesundheit zu vermeiden. Der Schwerpunkt der

Maßnahmenplanung liegt bei der Reduzierung durch Stickstoffdioxidbelastung. Da drei Viertel der Stickstoffdioxidbelastung aus dem motorisierten Straßenverkehr stammen, steht bei den Maßnahmen des Luftreinhalteplans die Minderung des Schadstoffausstoßes im Straßenverkehr an erster Stelle. Der Luftreinhalteplan unterscheidet stadtweit wirkende Maßnahmen und lokale Maßnahmen für besonders hoch belastete Straßen. Zu den stadtweit wirkenden Maßnahmen zählen bspw. die Nachrüstung und Flottenmodernisierung von Linienbussen, die Förderung von Elektrofahrzeugen im Wirtschaftsverkehr, weniger motorisierter Verkehr sowie die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fuß- und Radverkehrs. Zu dem lokalen Maßnahmen zählt im Wesentlichen die Anordnung von Tempo 30 sowie Durchfahrtsverbote bis einschließlich Euro 5/V.

Der Luftreinhalteplan trifft keine konkreten Aussagen für das innerhalb der Umweltzone gelegene Plangebiet. Für die nahegelegene Brückenstraße/Alexanderstraße trifft der Luftreinhalteplan zwischen Köpenicker Straße bis zur Jannowitzbrücke und anschließenden Holzmarkstraße die Maßnahmen „Diesel Durchfahrtsverbot“ und eine ganztägige Tempo 30 Anordnung.

Das Plangebiet liegt innerhalb der Flächennutzungsplan-Darstellung "Vorranggebiet für Luftreinhaltung", so dass laut Erläuterungsbericht Festsetzungen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23 und 24 BauGB bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu prüfen sind.

Hochhausleitbild für Berlin

Die Entwicklung des Planungsgebiets wird nach den Leitlinien des "Hochhausleitbildes für Berlin" durchgeführt, das am 25. Februar 2020 vom Berliner Senat beschlossen worden und somit in Bebauungsplanverfahren mit Hochhausvorhaben als eine „von der Gemeinde beschlossene Städtebauliche Planung“ i. S. v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zu berücksichtigen ist.

Das Hochhausleitbild ist für Vorhaben anzuwenden, die einer besonderen Begründung auch im gesamtstädtischen Kontext bedürfen. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, die dazu geeignet sind, aufgrund ihrer Höhe, ihres Bauvolumens und ihrer Wahrnehmbarkeit den städtebaulichen Maßstab des Gebietszusammenhangs zu durchbrechen, deren prägende Einflüsse auf das Stadtbild deutlich über das nähere Umfeld hinausweisen und deren stadtstrukturelle Folgen nicht lokal begrenzt bleiben. Neben den stadtgestalterischen Aspekten können auch wesentliche Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die infrastrukturelle Ausstattung, den Verkehr oder die Umwelt die Begründung eines Hochhausstandortes im städtischen Gesamtgefüge erforderlich machen.

Hochhäuser, nach Bauordnung Berlin definiert als ein Gebäude, in dem die Höhe der Fußbodenoberkante des höchstgelegenen Geschosses, in dem ein Aufenthaltsraum möglich ist, im Mittel mehr als 22 m über Geländeoberfläche beträgt, gelten als wesentlicher Bestandteil moderner Innenstädte und sind Projektionsfläche für Urbanität, wirtschaftliche Prosperität und dynamische Entwicklung. Sie können als städtebauliche Landmarke mit hohem Orientierungswert wirken, Zentrenfunktionen stärken und die Innenentwicklung durch Nachverdichtung unterstützen. Gerade zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und angesichts räumlich begrenzter Entwicklungspotenziale können Hochhäuser in einer vertikal gedachten Stadt einen Beitrag dazu leisten, der anhaltend hohen Nachfrage nach gut angebundenen Wohnungen und attraktiven Büros zu begegnen und Flächen für den Handel und wichtige kulturelle und soziale Angebote zu schaffen.

Um einen Interessensausgleich zwischen der Notwendigkeit der Innenverdichtung, den Investitionsabsichten des Immobilienmarktes und den Wünschen und Bedürfnissen der

Stadtgesellschaft zu schaffen, werden im Hochhausleitbild Anforderungen und Maßnahmen für im städtebaulichen Kontext verträgliche, architektonisch qualitätsvolle und funktional zukunftsfähige Hochhausvorhaben formuliert. Das Leitbild enthält übergeordnete, gesamtstädtisch relevante Vorgaben und Empfehlungen zur Gewährleistung einer verträglichen Integration von Hochhäusern in den Stadtkörper. Das Leitbild als Orientierungsrahmen beachtet dabei, dass die konkrete Umsetzung und detaillierten projektspezifischen Anforderungen im Kontext der Umgebung definiert und Mehrwertoptionen unter Berücksichtigung der örtlichen Bedingungen und Möglichkeiten beantwortet werden müssen. Neben den qualitativen Vorgaben setzt das Leitbild einen prozessualen Rahmen und beinhaltet verfahrenstechnische Vorgaben für die Planung von Hochhäusern. Es enthält Vereinbarungen zur Prozessqualität, indem es Verfahrensgrundsätze definiert, planerische Entscheidungsprinzipien formuliert und Vorschläge zur Einbeziehung der Öffentlichkeit macht.

Prüfkriterien zur Standortwahl von Hochhäusern

An die Wahl eines Hochhausstandortes sind hohe Anforderungen zu stellen. Daher definiert das Hochhausleitbild grundlegende, allgemeine Kriterien mit räumlichem Bezug, die vorrangig bei der Standortwahl zu prüfen und zu berücksichtigen sind. Zu den *übergeordneten Prüfkriterien* zählen Schutzgebiete (Denkmalschutz, Erhaltungsgebiete, Naturschutzrechtliche Schutzgebiete), der Flächennutzungsplan (Bauflächen, Zentrenbezug) und die Verkehrsanbindung.

Aufbauend auf der Bewertung nach übergeordneten Prüfkriterien ist der Hochhausstandort im weiteren Planungsprozess einer *detaillierten gesamtstädtischen Betrachtung* auf Mikro- und Makroebene zu unterziehen:

- *Makroebene*: Lage im Stadtgefüge, Orientierung, Fernwirkung, Sichtachsen, bestehende Hochhausstandorte im Gefüge der Gesamtstadt
- *Mikroebenen*: bestehende Hochhausstandorte in der näheren Umgebung, Bebauungsstruktur in der näheren Umgebung (insbesondere Höhenentwicklung), Erschließung, Aussagen formeller und informeller Planwerke, historische Entwicklung, Ausstattung soziale Infrastruktur, Stadtklimatische Situation Zentrenstruktur, Freiraumstruktur und -versorgung, Denkmalschutz, Schutzgebiete für Verteidigungsanlagen.

Planungsgrundsätze

Das Hochhausleitbild für Berlin definiert auf der Basis von zehn (allgemeinen und spezifischen) Grundsätzen Anforderungen für die Planung von Hochhausvorhaben. Zu den jeweiligen Planungsgrundsätzen enthält das Leitbild stichpunktartige Checklisten, die beispielhaft eine Auswahl an Maßnahmen aufführen und Anhaltspunkte für die Umsetzung der Grundsätze geben. Zielsetzung ist jedoch nicht, dass jedes der genannten Kriterien Berücksichtigung finden muss. Vielmehr gilt es dem jeweiligen Planungsgrundsatz insgesamt in angemessener Weise zu entsprechen. Die Sicherung der Maßnahmen erfolgt durch Festsetzungen im Bebauungsplan bzw. Regelungen in städtebaulichen Verträgen.

Planungsgrundsatz - Qualität

Hochhausvorhaben müssen eine besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität aufweisen. Die physische Präsenz, Dominanz und Wirkmächtigkeit von Hochhäusern im Stadtbild begründen besonders hohe Ansprüche an städtebauliche Integration, Architektur, Ästhetik, Freiraumgestaltung, Erschließungsqualität und Nachhaltigkeit. Die Qualität wird durch Anforderungen und Maßnahmen für das Gebäude und sein Grundstück definiert, wobei die Folgen für das Umfeld zu berücksichtigen sind. Dazu zählen bspw. das Einfügen in das

nähere und weitere Umfeld im örtlichen und gesamtstädtischen Kontext, eine dem Ort und Nutzung angemessene Höhe, Kubatur Typologie etc., die Einbindung des Vorhabens in den öffentlichen Raum sowie eine gute bis sehr gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

Planungsgrundsatz - Kompensation

Auf innerstädtischen knapp begrenzten Grundstücken, die der Errichtung von Hochhäusern dienen, wird meistens eine besonders hohe städtebauliche Dichte (Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Baugrundstücksfläche) erzielt. Hohe Bebauungsdichten können sich nachteilig auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Umwelt auswirken. Aus diesem Grund müssen bei Hochhausvorhaben mit überhöhter Dichte und/oder Abstandsflächenunterschreitungen, sofern nicht von vornherein ausgleichende Umstände vorliegen (wie etwa die unmittelbare Nähe eines großen Freiraums) kompensatorische Maßnahmen ergriffen und ggf. auch in städtebaulichen Verträgen gesichert werden, um nachteiligen Auswirkungen entgegenzuwirken. Dazu zählen bspw. Maßnahmen zur Umfeldverbesserung, Maßnahmen am Gebäude oder auf dem Grundstück wie bspw. Begrünungskonzepte (Stadtgärten, Dach- und Fassadenbegrünung).

Planungsgrundsatz - Mehrwert

Hochhäuser prägen und beeinflussen das Stadtbild, sie nehmen die vorhandenen Versorgungsstrukturen besonders stark in Anspruch und sie können für die Nachbarschaft Nachteile bedeuten. Hochhausvorhaben sind deshalb in der Regel nur zu rechtfertigen, wenn sie Mehrwerte für die Allgemeinheit generieren. Mehrwerte können insbesondere durch die Aufwertung des näheren Umfeldes oder die Behebung von Strukturdefiziten des Quartiers bzw. durch die Verbesserung von Erschließungsfunktionen und Wegebeziehungen, öffentlich nutzbare Erdgeschosszonen oder Dachebenen, die Schaffung von Bildungs- und Sozialeinrichtungen sowie Stärkung der örtlichen Versorgungsfunktion erzielt werden. Daneben kommen auch Mehrwerte für die Stadtentwicklung insgesamt, etwa in Form funktional gemischter Hochhäuser als Beitrag zur Quartiersaufwertung in Betracht.

Planungsgrundsatz – Partizipation

Die umfassende und frühzeitige Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern, der Fachöffentlichkeit, der Verwaltung und der politischen Mandatsträger ist ein wesentliches Element, um Ansprüche und Bedürfnisse aufzunehmen, Qualitäten und Mehrwerte zu definieren, Entscheidungsprozesse transparent zu machen und letztendlich die Akzeptanz von Hochhausvorhaben zu verbessern. Die Partizipation beginnt gemäß Hochhausleitbild in der frühen Planungsphase als Erstbeteiligung vor Einleitung des Bebauungsplanverfahrens und deren nach Baugesetzbuch gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsschritten (§ 3 Abs. 1 und 2 BauGB).

Planungsgrundsatz - Wettbewerb

Entsprechend des Planungsgrundsatzes „Wettbewerb“ ist für ein Hochhausvorhaben ein konkurrierendes Wettbewerbsverfahren mit verschiedenen Ideen und Entwürfen durchzuführen. Die Durchführung eines Wettbewerbsverfahrens dient der baukulturellen Qualitätssicherung. Das Baukollegium Berlin ist einzubeziehen.

Planungsgrundsatz – Bebauungsplan

Sofern nicht bereits verbindliches Bauplanungsrecht durch einen Bebauungsplan für eine Hochhausbebauung vorliegt, erfordert die Umsetzung eines Hochhausvorhabens regelmäßig die Aufstellung eines Bebauungsplans, wobei vorzugsweise ein vorhabenbezogenes Bebauungsplanverfahren durchzuführen ist. Nur im Bebauungsplanverfahren besteht die Möglichkeit der umfassenden planerischen Konfliktbewältigung in gerechter Abwägung der

öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander. Durch vertragliche Vereinbarungen kann der Vorhabenträger/ Bauherr zur Tragung von Lasten verpflichtet werden, die sich als Folge aus seinem Vorhaben ergeben oder Voraussetzung für dessen Umsetzung sind.

Planungsgrundsatz – Multifunktionalität

Entsprechend des Planungsgrundsatzes „Multifunktionalität“ sind Hochhäuser über 60 m multifunktional zu nutzen. Monostrukturell genutzte Hochhäuser ohne öffentlichkeitswirksame Nutzungen können wegen ihrer hohen Nutzfläche das städtische Mischungsverhältnis einseitig beeinträchtigen.

Der Planungsgrundsatz „Multifunktionalität“ führt zwei grundsätzliche Nutzungskategorien ein.

- Kategorie 1: Büro, Handel, Hotel, Verwaltung (öffentlich / privat), Gastronomie, Praxen / Räume für freie Berufe und sonstiges Gewerbe,
- Kategorie 2: Wohnen, kulturelle Einrichtungen, soziale Infrastruktur, Bildungseinrichtungen, sonstige nicht gewerbliche oder nicht kommerzielle Nutzungen.

Ausgehend von den zwei Kategorien soll die jeweilige Hauptnutzung aus einer Kategorie höchstens 70 % der Geschossfläche beanspruchen, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist. Darüber hinaus soll das multifunktionale Hochhaus so angelegt sein, dass eine möglichst hohe Flexibilität im Hinblick auf unterschiedliche Nutzungsanforderungen und -änderungen besteht, bspw. durch variable Grundrisse, ausreichende Raumhöhen sowie eine intelligente Gebäudestruktur und Haustechnik. Umfasst ein Bauvorhaben mehrere Gebäudeteile oder getrennte Gebäude, so ist die Multifunktionalität innerhalb des Gesamtvorhabens zu erreichen.

Planungsgrundsatz - Offenes Erdgeschoss

Die Erdgeschosszonen von Hochhäusern müssen zur Einbindung eines Hochhauses in den örtlichen städtebaulichen Kontext für die Öffentlichkeit nutzbar sein. Sie sind grundsätzlich durchlässig und mit öffentlich zugänglichen Funktionen im Sinne einer Verbindung zum Quartier zu gestalten. Dazu ist insbesondere eine ausreichende Geschosshöhe von mindestens 5 m erforderlich, wobei im Einzelfall nutzungsbedingte Abweichungen erforderlich sein können. Bei öffentlich zugänglichen Nutzungen kann es sich sowohl um gewerbliche (z. B. Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleister mit Kundenverkehr) wie nicht-kommerzielle Nutzungen (z. B. Kindertagesstätte, Nachbarschaftsladen, Seniorentreffpunkt) oder kulturelle Einrichtungen handeln. Ziel ist es, die Nachbarschaft zu beleben und zu bereichern und damit wesentliche Mehrwerte für die Allgemeinheit zu erzielen.

Planungsgrundsatz- Offenes Dachgeschoss

In multifunktional genutzten Gebäuden über 60 m sind vorzugsweise auch im obersten Geschoss bzw. auf dem Dach öffentlich zugängliche Nutzungsangebote bereitzustellen (z. B. Aussichtsplattform, Gastronomie), um der Allgemeinheit neue Erlebnisse und Perspektiven zu eröffnen. Ist aus nutzungsspezifischen, gebäudeorganisatorischen, technischen oder anderen wesentlichen Gründen eine öffentlich zugängliche Nutzung nicht im obersten Geschoss sinnvoll, dann können entsprechende Nutzungen ersatzweise in anderen Geschossen oberhalb des Erdgeschosses untergebracht werden.

Planungsprozess

Der Planungsprozess für Hochhausvorhaben wird durchlaufen, wenn sich aus der Prüfung der übergeordneten Standortkriterien keine grundlegenden Vorbehalte gegen einen möglichen

Hochhausstandort ergeben haben. Der Prozess wird in folgende vier Phasen mit entsprechenden Planungsleistungen und Verfahrensschritten für den Regelfall eingeteilt:

- *Phase 1 Projektidee:* Erstvorstellung bei zuständigen Planungsbehörden (1.2), Prüfung übergeordneter Standortkriterien (1.2), Erstvorstellung in zuständigen politischen Gremien (1.3), Erarbeitung gesamtstädtische Betrachtung zur Standortwahl / -eignung und Vorstudie (1.4), Vorstellung im Bezirk und Beratung im Baukollegium (1.5), Vor-Ort-Partizipation (1.6), Grundsatzvereinbarung / Letter of Intent (1.7);
- *Phase 2 Konzept:* Aufstellungsbeschluss (2.1), Auswirkungsanalysen (2.2), städtebauliches Konzept (2.3), Beratung im Baukollegium (2.4), optional: städtebaulicher Wettbewerb (2.5), Vorentwurf Bebauungsplan (2.6);
- *Phase 3 Planung:* frühzeitige Beteiligungsverfahren (3.1), Realisierungswettbewerb (3.2), zweite Behördenbeteiligung u. öffentliche Auslegung (3.3), Abschluss städtebaulicher Vertrag (3.4), Festsetzung Bebauungsplan (3.5);
- *Phase 4 Realisierung:* Genehmigungs- und Ausführungsplanung (4.1), Vorstellung und Beratung im Baukollegium (4.2), Bauantragstellung und Baugenehmigung (4.3), Vor-Ort-Information (4.4), Monitoring (4.5).

Hinweis:

Im vorliegenden Planverfahren gilt es angesichts der im Hochhausleitbild für Berlin definierten Anforderungen zu beachten, dass vor Beschluss des Leitbildes am 25. Februar 2020 zur Entwicklung des Standortes mit dem Land Berlin unter Beteiligung des Baukollegiums bereits ein Workshopverfahren durchgeführt wurde, welches im Oktober 2019 mit dem städtebaulich/architektonischen Siegerentwurf David Chipperfield Architects erfolgreich zum Abschluss kam.

Mit Schreiben vom 6. Mai 2020 erfolgte die Mitteilung der Planungsabsicht gemäß § 5 AGBauGB (Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches). Mit Antwortschreiben vom 3. Juni 2020 teilte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit, dass gegen die bezirkliche Absicht den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-109 VE aufzustellen keine Bedenken bestehen, jedoch das Hochhausleitbild für Berlin im Planverfahren Anwendung finden muss.

Die Vorhabenträgerin hat daher mit dem Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Mitte von Berlin, vor Aufstellungsbeschluss eine Grundsatzvereinbarung/Letter of Intent (LOI) am 7. Oktober 2020/02. Oktober 2020 abgeschlossen, in der die kooperative Durchführung des Planungsprozesses unter Anwendung des Hochhausleitbildes für Berlin und seiner Planungsgrundsätze vereinbart wird. Der Letter of Intent wurde in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erarbeitet.

Da sich erst zum Zeitpunkt der Mitteilung der Planungsabsicht die Notwendigkeit der Anwendung des Hochhausleitbildes herauskristallisierte, kommt es daher im vorliegenden Planverfahren zu einer Modifizierung des im Leitbild definierten Planungsprozesses. Zum Zeitpunkt der Mitteilung der Planungsabsicht lag bereits ein abgestimmtes Konzept ohne Vor-Ort-Partizipation gemäß Planungsgrundsatz „Partizipation“ vor. Das Vorhaben widerspricht jedoch keinen übergeordneten Standortkriterien. Auch wurde die gesamtstädtische Betrachtung der Standortwahl bzw. -eignung auf Makro- und Mikroebene im Zuge des Workshopverfahrens mit vorliegendem Siegerentwurf erfolgreich abgehandelt. Die entsprechenden Anforderungen und Maßnahmen der Planungsgrundsätze werden bei Erforderlichkeit auch Inhalt des Bebauungsplans sowie des Durchführungsvertrages. Durch die öffentliche Sitzung des Stadtentwicklungsausschusses des Bezirks Mitte am 26. Februar 2020 und eine „Gesprächsrunde“ mit dem Nachbarschaftsrat am 25. Februar 2020 hat die Vorhabenträgerin den unmittelbar Betroffenen zudem zu einem frühen Zeitpunkt die Möglichkeit zur Information, Diskussion und Mitwirkung am Vorhaben gegeben. Mit dem Bezirksamt Mitte wurde unter Beteiligung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vereinbart, dass die Vorgaben des Planungsgrundsatzes „Partizipation“ für die Phase 1

„Projektidee“ (frühzeitige Beteiligung) im Planungsprozess bereits entsprochen wurden. Die Vorhabenträgerin hat jenseits der gesetzlich geregelten Beteiligungsverfahren zur Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB jedoch die Absicht, eine zusätzliche öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung durchzuführen. Weiterhin wurde vereinbart, dass mit Aufstellungsbeschluss vom 8. Dezember 2020 sich der Planungsprozess für das Hochhausvorhaben „JAHO Stadtturm“ in der Phase 2 „Konzept“ gemäß Hochhausleitbild für Berlin befindet und dem Planungsgrundsatz „Wettbewerb“ mit der Durchführung des zweistufigen Workshopverfahrens bereits vollumfänglich entsprochen wurde. Somit sind die Punkte 6.2.3 bis 6.2.5 der Phase 2 sowie der Punkt 6.3.2. der Phase 3 bereits mit Beginn des Aufstellungsbeschlusses abgeschlossen.

3.6. Bereichsentwicklungsplanung

Bereichsentwicklungsplanungen (BEP) stehen in der Berliner Planungssystematik zwischen der gesamtstädtischen Flächennutzungsplanung (FNP) und dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Die BEP gehört zu den städtebaulichen Planungen, die von den Berliner Bezirken in eigener Verantwortung aufgestellt werden. Gemäß Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 12. Oktober 2020 (GVBl. S. 807) dient die BEP gemäß § 4 Abs. 2 der teilräumlichen Entwicklung. Die BEP enthält Aussagen über die anzustrebende Nutzungsverteilung, über Stadtgestaltung, Schutz- und Entwicklungsvorstellungen sowie über die Priorität von Maßnahmen.

Der BEP 2004 für Berlin Mitte wurde am 18.11.2004 samt Dissensplan⁴ von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Mitte beschlossen. Die BEP ist verwaltungsintern bindend und in der verbindlichen Bauleitplanung gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 11 BauG zu berücksichtigen. Im Nutzungskonzept des BEP Mitte von 2004 wird das Plangebiet als Kerngebiet, die Holzmarkstraße als sonstige Straße dargestellt. Das Plangebiet ist nicht Bestandteil der im Dissensplan enthaltenen Flächen.

Die BEP wird durch sektorale Fachpläne ergänzt, die die generalisierten Darstellungen der konkretisieren. Dazu zählen im Bezirk Mitte der Fachplan Grün- und Freiflächen (BA-Beschluss Nr. 525 vom 2. Dezember 2008), der Fachplan Soziale Infrastruktur (Bestandsplan), der Fachplan Wohnen und Einzelhandel- und Zentrenkonzept.

Der Fachplan Grün- und Freiflächen stellt im südlichen Plangebiet zwischen Jannowitzbrücke und Michaelkirchstraße entlang des Bahnviadukts bspw. in Spreeführung eine bezirkliche Grünverbindung dar. Der Fachplan Soziale Infrastruktur (Bestandskarte, Stand 12. Januar 2017) und der Fachplan Wohnen (Wohnbaupotenzialstudie für Berlin Mitte, Stand 12. September 2014) enthalten keine Aussagen zum Plangebiet.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept (EHZK) stellt ein übergeordnetes Entwicklungskonzept für den Bezirk Mitte von Berlin dar, dessen Ziel die Weiterentwicklung der gesamtbezirklichen Einzelhandelsstruktur und insbesondere die regelmäßige Überprüfung und Neuausrichtung des Zentren- und Standortgefüges ist.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept stellt ein städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und im Rahmen der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung (BEP) einen sektoralen Fachplan dar.

⁴ Im Dissensplan werden Flächen dargestellt auf denen die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung andere städtebauliche Entwicklungen vorsieht als die bezirkliche Entwicklungsplanung.

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept, was für den Bezirk Mitte erstmalig 2009 erarbeitet wurde, wird regelmäßig fortgeschrieben. Das aktuelle EHZK 2021 wurde am 06.04.2021 durch das Bezirksamt und am 17.06.2021 durch die Bezirksverordnetenversammlung des Bezirks Mitte beschlossen.

„Der Bezirk Mitte von Berlin beabsichtigt, die Weiterentwicklung der gesamtbezirklichen Einzelhandelsstruktur wie bisher auf eine entsprechend tragfähige, städtebaulich-funktional ausgewogene sowie schließlich rechtssichere Gesamtkonzeption zu gründen. Hierdurch soll die Leitfunktion des Einzelhandels stabilisiert bzw. ausgebaut und dadurch die Vitalität und Attraktivität der Versorgungsstandorte gesichert werden. Nicht zuletzt wird durch die Gesamtkonzeption eine funktionierende, wohnungsnah Grundversorgung gesichert und optimiert.

Die Konzeption schreibt das bestehende bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept aus dem Jahr 2009 fort.“⁵

Im Ergebnis ist festgestellt worden, dass die Nahversorgungssituation im Bezirk Mitte, also die fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften und Drogerien, sehr gut ist. Hinsichtlich der Einzelhandelsstruktur verfügt der Bezirk Mitte über eine gute und solide Ausgangsbasis für eine Stärkung und Sicherung der vorhandenen Einzelhandelsstandorte, insbesondere der zentralen Versorgungsbereiche. Zukünftig können die weitere Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Kombination mit einer attraktiven Nutzungsmischung aus Einzelhandel, öffentlichen und privaten Dienstleistungen, Gastronomie sowie Kultur-, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie einer offensiven Vermarktung die Einzelhandelszentren des Bezirks Mitte stärken und sichern. Die konkrete und individuelle Umsetzung solcher Maßnahmen kann mit und durch lokale Akteurinnen und Akteure z.B. im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungskonzepten (ISEKs), Geschäftsstraßenkonzepten oder lokalen Netzwerken vor Ort in den jeweiligen Einkaufslagen angegangen, konkretisiert und weiterverfolgt werden.

Nach der Plandarstellung des Konzeptes liegt der Geltungsbereich nicht im Zentrumsbereichskern Alexanderplatzes und auch nicht in anderen untergeordneten Zentrenkategorien, wie Haupt-, Stadtteil, Ortsteil- oder Nahversorgungszentren. Das Vorhabengebiet liegt im Bereich des Schutzpuffers des zentralen Versorgungsbereichs Alexanderplatz, die in der Regel in 5 -Gehminuten erreichbar sind. zur Beurteilung von Nahversorgungsvorhaben. Im Bereich der Schutzpuffer um die zentralen Versorgungsbereiche ist in den städtebaulich integrierten Lagen die Gesamtverkaufsfläche auf max. 800 m² je Betrieb zu begrenzen.

3.7. Angrenzende Bebauungspläne

Bebauungsplan I-43b VE

Aktueller Status: Festgesetzt am 01.10.2019

Nordöstlich des Plangebiets liegt im Kreuzungsbereich Holzmarkstraße, Stralauer Straße, Alexanderstraße zwischen Schicklerstraße und Dircksenstraße der rechtskräftige Bebauungsplan I-43b VE für das Hochhausvorhaben Central Tower. Der Bebauungsplan setzt kein Baugebiet im Sinne der BauNVO, sondern vorhabenstypisch als Art der Nutzung ein Hotel und Boardinghouse (Betriebe des Beherbergungsgewerbes) einschließlich Schank- und Speisewirtschaften, Konferenz- und Veranstaltungsräume, Fitness-, Gesundheits- und

⁵ Konzept 03/2021 Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes für den Bezirk Mitte von Berlin Endbericht, Stadt + Handel Beckmann und Föhrer Stadtplaner PartGmbH, 19.03.2021

Erholungsangebote, Einzelhandelsbetriebe im ersten Vollgeschoss bis zu einer Geschossfläche von höchstens 500 qm sowie Büros oberhalb des siebten Vollgeschosses bis zu einer Geschossfläche von insgesamt höchstens 5.000 qm fest. Für das 21-geschossige Hochhaus ist zudem Geschossfläche von 23.400 qm und eine Höhe von maximal 68 m mit Überschreitungsmöglichkeiten für technische Anlagen bis zu 70 m über Gehweg festgesetzt.

Bebauungspläne im Verfahren

Bebauungsplanverfahren 1-60b

Aktueller Status: im Verfahren, Aufstellungsbeschluss: 22.05.2012

Bebauungsplan-Nr.: I - 49

Aktueller Status: im Verfahren Aufstellungsbeschluss vom 10.02.1998

Bebauungsplan-Nr.: 1 - 83f

Aktueller Status: im Verfahren, Aufstellungsbeschluss: 21.01.2014

3.8. Planfeststellungen

Die an das Plangebiet angrenzende Flurstücke 455, 322 und das Stadtbahnviadukt selbst, gelten als planfestgestellte Bahnflächen und unterliegen damit nicht der Planungshoheit der Stadt Berlin.

4. Entwicklung der Planungsüberlegungen (planerische Vorgeschichte)

Das städtebauliche Konzept, das dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-109 VE zugrunde liegt, ist das Ergebnis eines umfangreichen kommunikativen Planungsverfahrens, das seit dem Jahr 2018 im Wesentlichen folgende Schritte umfasst:

Baukollegium 2018

Am 15. Oktober 2018 war die Entwicklung der Grundstücke entlang der Holzmarkstraße 3 - 5, für deren Bebauung bereits ein fortlaufend planungsrechtlicher Vorbescheid aus dem Jahr 1999 für einen Bürokomplex über eine 6- bis 12-geschossige Bebauung mit einer Geschossfläche von insgesamt 50.000 qm vorliegt, Gegenstand der Sitzung des Baukollegiums. Die Projektvorstellung basierte auf den Umstand, dass die im Bauvorbescheid vorgesehene Bebauung in ihrer städtebaulichen Figur und Kubatur mit Eigentümerwechsel in Abstimmung mit dem Bezirk Mitte als nicht mehr zeitgemäß und der Lage des Standorts als nicht mehr angemessen zu bewerten war. Vorgestellt wurde ein Konzept, dass die im Bauvorbescheid genehmigte Baumasse auf zwei Baukörper verteilt, ein Mäander und ein 18-geschossiges Hochhaus. Die Empfehlungen des Baukollegiums zur baulichen Entwicklung des Areals und die Eingliederung des Projektes in die Nachbarschaft bezogen sich neben städtebaulich und architektonischen Empfehlungen auch auf die Durchführung eines diskursiven Workshopverfahrens, um einen qualifizierten städtebaulichen Entwurf an diesem wichtigen innerstädtischen Ort zu erzeugen und den seit 1999 geänderten Rahmenbedingungen gerecht zu werden.

Workshopverfahren 2018/2019

Das Vorhaben zum Bau eines Geschäfts- und Bürohochhaus an der Holzmarkstraße 3 ist Bestandteil eines städtebaulichen Konzeptes „JAHO – Berlin – Mitte“ und bildet den äußeren westlichen Gebäudeteil von insgesamt drei Baukörpern. Die städtebauliche Gesamtkonzeption ist das Ergebnis eines zweistufigen diskursiven Workshopverfahrens, das auf Empfehlung des Baukollegiums unter der Prämisse einer ganzheitlichen Betrachtung der Bebauung der Grundstücke Holzmarkstraße 3 - 5 (Flurstücke 452, 453, 454, 444, 445, 420, 268 der Flur 818) von Dezember 2018 bis März 2019 durchgeführt wurde. Nach der Vorauswahl des Obergutachtergremiums konnte sich in der zweiten Runde der Entwurf des Architekturbüros Kühn-Malvezzi durchsetzen. Ausgewählt wurde dieser von Vertretern der Senatsverwaltung bzw. des Berliner Baukollegiums unter Beteiligung der Senatsbaudirektorin, den Bauherren (Eigentümerin), unabhängigen Architekten und Vertretern des Bezirks Mitte von Berlin. Die städtebauliche Gesamtkonzeption umfasst für das Grundstück Holzmarkstraße 4-5 (Flurstücke 444, 445, 420, 268 der Flur 818) ein aus zwei S-förmigen Baukörpern geformtes und gestaffeltes Stadthaus mit bis zu 12 Vollgeschossen sowie einem 6-geschossigen Anbau an das Baudenkmal an der Holzmarkstraße 10. Für die westlich gelegenen Grundstücke Holzmarkstraße 3 (Flurstücke 452, 453, 454 der Flur 818) sieht die Konzeption ein Hochhaus vor. Hinsichtlich der Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes wurde entschieden, dass das Stadthaus und der Anbau auf der Grundlage des § 34 BauGB genehmigt werden können, für das westlich gelegene Hochhaus aufgrund der städtebaulichen Dominanz dagegen ein weiteres Workshopverfahren durchzuführen ist, um die Einbindung in diesen herausragenden Ort qualitativ zu gewährleisten. Die Ergebnisse des Workshopverfahrens sollen in einen Bebauungsplan münden, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung in einem partizipativen Prozess zu gewährleisten.

Workshopverfahren 2020

Im Zuge eines weiteren mehrstufigen, diskursiv angelegten Workshopverfahrens wurde die Konzeption bzw. Gestaltung des Hochhauses auf dem Grundstück Holzmarkstraße 3 entwickelt, das im Oktober 2019 zum Abschluss gebracht wurde. Das Gremium der Obergutachter setzte sich im Workshopverfahren wiederum aus Vertretern der Senatsverwaltung bzw. des Berliner Baukollegiums, den Bauherren (Eigentümerin), unabhängigen Architekten und Vertretern des Bezirks Mitte von Berlin zusammen. Die erste Stufe des Workshopverfahrens hatte zum Ziel, eine städtebauliche verträgliche Kubatur mittels konkurrierender Beiträge von zwölf intereuropäischen Planungs- bzw. Architekturbüros zu finden. Nach der Diskussion der vorgelegten Entwürfe konnten fünf von den Obergutachtern ausgewählten Planungs- und Architekturbüros in der zweiten Stufe des Workshopverfahrens die funktionelle und äußere Gestaltung des Hochhauses konkretisieren. Im Ergebnis setzte sich der Entwurf des Büros David Chipperfield Architects durch (Kapitel III 1.2.).

II Umweltbericht

Der Umweltbericht wird nach Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (§ 4 Abs. 1 BauGB) sowie nach Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit (§ 3 Abs. 1 BauGB) erstellt.

III Planinhalt und Abwägung

1. Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt

1.1. Planungsziele

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan 1-109 VE soll eine rechtsverbindliche Grundlage für eine geordnete und nachhaltige städtebauliche Entwicklung im Plangebiet schaffen. Er soll einen Beitrag zum Wohl der Allgemeinheit leisten, indem er eine entsprechende sozialgerechte Bodennutzung gewährleistet wird und dazu beiträgt, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern.

Mit der Planung soll die Wiedergewinnung innerstädtischer Qualitäten geschaffen und eine langjährig untergenutzte, zentral gelegene und sehr gut erschlossene Fläche einer adäquaten, belebten innerstädtischen Nutzung zugeführt werden. Um dies gewährleisten zu können, soll das durch die Vorhabenträgerin geplante in sich gestaffelte bis 18-geschossige Geschäfts- und Bürohochhaus mit öffentlich zugänglichen Nutzungen im Erdgeschoss und im letzten Vollgeschoss sowie einer Kita im zweiten Vollgeschoss mittels Festsetzung einer vorhabenkonkreten Festsetzung gemäß § 12 BauGB planungsrechtlich ermöglicht werden. Die Festsetzungen entsprechen teilweise denen der eines Kerngebiets nach § 7 BauNVO.

Die Festsetzung eines Geschäfts- und Bürogebäudes wird durch eine textliche Festsetzung hinsichtlich der zulässigen Nutzungen über das durch die Vorhabenträgerin im Vorhaben- und Erschließungsplan zur Umsetzung beabsichtigten Vorhaben hinaus in gewisser Weise erweitert. Damit soll bezweckt werden, dass der Standort langfristig einem wechselnden Nutzerkreis entsprechend der im Baugebiet zulässigen und im Bebauungsplan festgesetzten Nutzungsarten ohne Planänderung offensteht. Dieses Anliegen entspricht auch dem Gedanken des Hochhausleitbildes für Berlin, dass sich Hochhäuser in ihrer architektonischen Qualität durch Flexibilität und Nutzungsvariabilität (z. B. Grundrissgestaltung, Statik, Raumhöhen und Gebäudetiefen) auszeichnen sollen. Flexible Nutzungsmöglichkeiten und Umnutzungsfähigkeiten entsprechen nach Leitbild auch dem Gedanken der Nachhaltigkeit.

Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans folgen dem planerischen Ziel des Vorrangs der Innen- vor der Außenentwicklung. Zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen sind die Möglichkeiten der Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen (§ 1a Abs. 2 Satz 1 BauGB). Die Ausschöpfung von Flächenreserven im Innenstadtbereich ermöglicht eine Stadt der kurzen Wege und trägt zur Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung bei.

Die Entwicklung eines Geschäfts- und Bürogebäudes entspricht gemäß § 1 Absatz 5 Nr. 8 BauGB den Belangen der Wirtschaft. Mit dem Bau von Hochhäusern in diesem Nutzungssegment kann die Wirtschaftsentwicklung Berlins unterstützt werden und hat gerade in zentralen innerstädtischen Lagen eine hohe Relevanz. Die Lagegunst des Gebietes mit sehr guter verkehrlicher Erschließung, insbesondere durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), wird für die Realisierung einer hohen innerstädtischen baulichen Dichte unter Beachtung einer dem Ort angemessenen Maßstäblichkeit und städtebaulichen Wirkung genutzt. Durch die Schaffung öffentlichkeitswirksamen Nutzungen sowie einer sozialen Einrichtung trägt das Vorhaben zur Entwicklung eines lebendigen Standortes bei.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan soll alle wesentlichen städtebaulichen Merkmale des Siegerentwurfs aus dem zweistufigen Workshopverfahren und im Hochhausleitbild formulierte Anforderungen planungsrechtlich unter Auseinandersetzung mit Umweltbelangen (Kapitel II)

sichern. Den Bebauungsplan ergänzende Regelungen und Vereinbarungen zum Bauprojekt werden in einem Durchführungsvertrag getroffen.

Dringende Gesamtinteressen Berlins im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 2 AGBauGB werden durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan berührt, aber nicht beeinträchtigt.

1.2. Städtebauliches Konzept

Die größte Herausforderung bei Hochhausprojekten ist es, eine qualitätsvolle und lebendige Beziehung des Gebäudes mit dem städtischen Kontext herzustellen. Dabei etablieren sich erfolgreiche Hochhäuser selbstverständlich durch ihre Volumina und Fernwirkung als Orientierungspunkte in der Stadt und tragen zugleich durch ihre starke räumliche Verdichtung und hohe Nutzerfrequenz zur Belebung des eigenen Quartiers bei. Die Verknüpfung dieser beiden Aspekte ist auch das Ziel für das vorliegende Projekt.

Das Baufeld mit seiner besonderen Lage an einer Spreekrümmung ist geprägt durch das Aufeinandertreffen unterschiedlichster Stadträume an einem hochfrequentierten Verkehrsknotenpunkt. Der Ort mit seiner Topographie und der gewünschte Nutzungsmix bieten die Chance, sowohl vielfältige fernräumliche Bezüge in die Stadt zu etablieren, als auch im Dialog mit dem direkten Kontext ein zukunftsweisendes Bürogebäude und einen belebten öffentlichen Stadtraum zu schaffen.

Ausgangspunkt der städtebaulichen Überlegungen für den neuen „Stadtturm“ sind das direkte Umfeld mit dem S- und U- Bahnhof, der Spree, den Neubauten Richtung Alexanderplatz, den gegenüberliegenden Plattenbauten aus DDR-Zeiten und vor allem dem unmittelbar angrenzenden und mit dem Stadtturm in den drei Untergeschossen verbundenen neuen „Stadthaus“. Dieses orientiert sich entlang der Holzmarktstraße an der historischen Traufkante von ca. +21 m und entwickelt seine unverwechselbare Gestalt aus einem kompakten, von Höfen durchdrungenen und zurückgestaffelten Volumen von ca. +45 m Höhe, das entlang des S- Bahnviaduktes eine neue Passage schafft.

Die Komplexität der Umgebung aufnehmend wurde das kompakte Grundvolumen des neuen Hochhauses, dem eine Geschossfläche von ca. 20.500 qm bei ca. 75 m Gebäudehöhe zu Grunde liegt, so moduliert, dass durch Vor- und Rücksprünge einprägsame räumliche und visuelle Bezüge zur umgebenden Stadt entstehen. Die durch Rücksprünge entstandenen Dachterrassen des Hochhauses werden intensiv begrünt. Als begehbare Erholungs- und Begegnungsbereiche sind sie für die Nutzer des Gebäudes zugänglich gemacht und damit integraler Bestandteil der Arbeitswelten.

Entlang der Holzmarktstraße führt das neue Hochhaus durch die Aufnahme der Bauflucht und einen Versatz auf Höhe der Berliner Traufkante die Idee fort, den Straßenraum räumlich weiter zu fassen. Mit einem zweiten Rücksprung wird ein Bezug zur Gesamthöhe des Stadthauses etabliert und die Fassade zum davorliegenden neuen „Stadtplatz“ hin gegliedert. Ein dritter Versatz markiert den darunterliegenden Auftaktraum der neuen Passage als „Kleiner Platz“ vor dem S- Bahnviadukt und verweist über seine markante Auskragung in Richtung Spree.

Durch diese wenigen, aber gezielt gesetzten Betonungen und Ausrichtungen des Gebäudevolumens reagiert der Stadtturm integrativ und maßvoll auf den städtebaulichen Kontext. Die ruhige, elegante und skulpturale Form verleiht ihm in der Fern- und Nahwirkung seine unverwechselbare Identität. Somit bildet das Projekt zum einen den städtebaulichen und funktionalen Auftakt für den Beginn der Holzmarktstraße bzw. einer langen Achse in Richtung Osten und zum anderen die städtebauliche Betonung des Kreuzungspunktes verschiedener bedeutender Straßen in alle Himmelsrichtungen.

Der JAHO – Stadtturm wird in der Konzeption um Hochhäuser/Hochpunkte in der gesamten östlichen Innenstadt den westlichen Anfangspunkt für eine Reihe von fertiggestellten oder sich noch in Planung befindenden Hochhäusern am nördlichen Spreeufer in Richtung Osten bis hinunter zur Oberbaumbrücke bilden. Darüber hinaus wird er einen südlichen, direkt an der Spree liegenden Endpunkt, von zwei Sichtachsen bilden, die von Hochpunkten städtebaulich gefasst werden. Zum einen für die Sichtachse in Richtung Nordwesten zum Alexanderplatz mit seiner Hochhausbebauung von bis zu 130 m und zum anderen für eine Sichtachse in Richtung Nordosten zum 55 m hohen Rathaus Berlin Mitte an der Karl-Marx-Allee.

2. Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), der zuletzt 22. Dezember 2020 (ABl. 2021 S. 147) geändert worden ist, stellt für den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine gemischte Baufläche M2 dar. Die Darstellung umfasst auch die Verkehrsfläche der Holzmarkstraße, da nach FNP Verkehrsstraßen nur dann dargestellt werden, wenn sie von übergeordneter Bedeutung sind oder eine Fläche von mehr als 3 ha einnehmen.

Als gemischte Bauflächen M2 stellt der FNP ein breites Spektrum von Baugebieten mittlerer Nutzungsintensität und -dichte dar. Dazu gehören typische „Gemengelagen“ in der Innenstadt, an Hauptverkehrsstraßen und in den Zentren des äußeren Stadtraums. In M2 Bauflächen ist eine Mischung unterschiedlicher Funktionen (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, Wohnen etc.) vorgesehen. Die Mischung kann kleinteilig innerhalb eines Grundstücks oder Blockteils, aber auch grobkörnig im engen Nebeneinander von Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten erfolgen. Für M2-Flächen ist die Festsetzung des zulässigen Nutzungsmaßes der planerischen Konkretisierung im Rahmen der Regelungen der Baunutzungsverordnung (BauNVO) überlassen. Maßgeblich ist die Beurteilung der örtlichen Situation im Hinblick auf die jeweils angestrebte städtebauliche Ordnung. Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird die Art der Nutzung vorhabenkonkret als Geschäfts- und Bürogebäude festgesetzt. Die gewerbliche Nutzung ist regelhaft aus gemischten Bauflächen M2 entwickelbar.

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des im FNP dargestellten Vorranggebietes für Luftreinhaltung. Daher sind nach AV FNP (Ausführungsvorschriften zum Darstellungsumfang, zum Entwicklungsrahmen sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin) bei der Aufstellung von Bebauungsplänen erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung teilte im Rahmen der Mitteilung der Planungsabsicht mit Schreiben vom 3. Juni 2020 mit, dass der Bebauungsplan aus dem FNP entwickelbar ist.

3. Begründung der Festsetzungen

3.1. Art der baulichen Nutzung

Durch die Vorhabenträgerin ist die Errichtung eines Hochhauses mit einer gemischten Nutzung als Geschäfts- und Bürogebäude mit öffentlich zugänglichen Nutzungen im Erdgeschoss und letzten Vollgeschoss sowie einer Kita geplant (Vorhaben- und Erschließungsplan).

Die Art der Nutzung wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan in vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-109VE nicht durch die Ausweisung eines Baugebietes auf Grund der Baunutzungsverordnung (BauNVO), sondern vorhabenspezifisch festgesetzt. Gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB ist die Gemeinde im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplans

(als Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplans) bei der Bestimmung der Zulässigkeit der Vorhaben nicht an die Festsetzungen nach § 9 BauGB und die BauNVO (hier § 7 Kerngebiet BauNVO) gebunden.

Die vorhabenspezifische Nutzungsausweisung ist aus folgenden Gründen vorzuziehen:

- Das Vorhaben hat durch die vorausgegangenen Planungsphasen, insbesondere durch den Realisierungswettbewerb, bereits ein hohes Maß an Konkretisierung erreicht. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan soll in seiner Bestimmtheit nicht hinter die zwischen Vorhabenträger, Bezirksamt Mitte und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abgestimmten wesentlichen städtebaulichen Parameter zurückfallen.
- Der Bau eines Geschäfts- und Bürogebäudes wäre auch in einem Kerngebiet nach § 7 BauNVO zulässig. Andere Nutzungen aus dem Spektrum dieses Baugebietstypus, wie etwa die im Kerngebiet allgemein zulässigen großflächigen Einzelhandelsbetriebe oder bestimmte Arten von Vergnügungsstätten, sind jedoch gerade nicht Gegenstand der Planung. Ein Ausschluss wesentlicher, die Gebietstypik prägender Nutzungselemente kommt für die Baugebiete nach BauNVO aber in der Regel nicht in Betracht, weil dann die allgemeine Zweckbestimmung dieser Gebiete nicht mehr gewahrt wäre.
- Das Vorhaben weist eine hohe bauliche Dichte auf, deren städtebauliche Voraussetzungen und Auswirkungen im Rahmen der planerischen Abwägung zu prüfen sind. Diese Prüfung kann bei einer vorhabenspezifischen Nutzungsausweisung wesentlich zielgenauer erfolgen, als dies bei einer allgemeinen Festsetzung auf Grund der BauNVO möglich wäre. In letzterem Fall bliebe die im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren erforderliche konkrete Regelung der zulässigen Vorhaben dem Durchführungsvertrag überlassen. Da Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages nach Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans prinzipiell zulässig sind, sofern sie den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechen, wäre die planerische Abwägung grundsätzlich auf alle in einem allgemein festgesetzten Baugebiet zulässigen Nutzungsarten abzustellen, auch wenn sie eigentlich gar nicht Bestandteil des Vorhabens sind.

Um trotzdem gewisse flexible Nutzungsmöglichkeiten und Umnutzungsfähigkeiten ohne Planänderung zu erhalten, werden im vorhabenbezogenen Bebauungsplan die zulässigen Nutzungen für das Geschäfts- und Bürogebäude durch entsprechende textliche Festsetzungen präzisiert. Die Erhaltung einer gewissen Nutzungsvielfalt ist im Sinne der Nachhaltigkeit und auch angesichts der hohen Entstehungskosten dieser Gebäudekategorie ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor. Da ein derartiges Gebäude über einen längeren Zeitraum an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden kann, wird das erweiterte Nutzungsspektrum für geboten erachtet. Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind ohne Planänderung nach Festsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans möglich, sofern sie den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht widersprechen.

Im Hinblick auf die Rechtssicherheit des Bebauungsplans wurde die nachfolgende Festsetzung TF Nr. 1 nach § 12 Abs. 3a BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan aufgenommen, wonach Vorhaben nur gemäß den Regelungen des Durchführungsvertrags zulässig sind. Dies ist insbesondere deshalb geboten, da z. B. die Erschließung des Vorhabens oder ggf. Maßnahmen zur Sicherung des Immissionsschutzes im Durchführungsvertrag geregelt werden. Auch erscheint die nachfolgende Textfestsetzung deshalb geboten, da durch die textlichen Festsetzungen zur Regelung zur Art der baulichen Nutzung ein gewisses Nutzungsspektrum festgesetzt wird und um einen konkreten Bezug zum Vorhaben herzustellen. Daher wird folgende textliche Festsetzung getroffen:

TF Nr. 1: Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3a BauGB

Das Hochhaus soll entsprechend des im Hochhausleitbild für Berlin verankerten Planungsgrundsatzes „Multifunktionalität“ überwiegend als Geschäfts- und Bürogebäude genutzt werden. Das erste und das letzte Vollgeschoss sollen einer öffentlichen Nutzung vorbehalten bleiben. Im ersten Vollgeschoss ist ein öffentlicher Besucherbereich mit Veranstaltungs- und Ausstellungsflächen, kleinen Verkaufsflächen sowie ein Café geplant. Im letzten Vollgeschoss ist eine Sky-Bar vorgesehen. Im ersten Obergeschoss ist eine Betriebs-Kita bzw. Flächen zur Tagesbetreuung von Kindern im KITA-Alter geplant. Regelungen zur multifunktionalen öffentlichen Nutzung werden im Durchführungsvertrag getroffen.

Die zulässige Art der Nutzung wird deshalb durch die textliche Festsetzung Nr. 2, 3 und Nr. 4 mit den jeweiligen Unterpunkten wie folgt näher bestimmt:

TF Nr. 2.: Für das Vorhaben „Geschäfts- und Bürogebäude“ sind allgemein zulässig:

- 2.1. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude*
- 2.2. Einzelhandelsbetriebe bis maximal 300 m² Verkaufsfläche, Schank- und Speisewirtschaften*
- 2.3. sonstige nicht wesentlich störende Gewerbebetriebe,*
- 2.4. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*

TF Nr. 3.: Für das Vorhaben „Geschäfts- und Bürogebäude“ sind ausnahmsweise zulässig:

- 3.1. Vergnügungsstätten, außer Spielhallen und Einrichtungen für die Schaulstellung von Personen (z. B. Sex- und Live-Shows, Video- und ähnliche Vorführungen). Einrichtungen dieser Art sind ausgeschlossen.*

TF Nr. 4.: Für das Vorhaben „Geschäfts- und Bürogebäude“ sind zulässig:

- 4.1. Pkw-Stellplätze nur im dritten Untergeschoss als Tiefgarage. Oberirdische Garagen und Stellplätze sind unzulässig.*
- 4.2. Fahrradstellplätze sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO.*

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB i. V. m.

Begrenzte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben

Im Vorhabengebiet soll die Unterbringung von Handelsbetrieben möglich sein, allerdings werden diese auf 300 (400) qm begrenzt. Es besteht jedoch nicht das städtebauliche Ziel, großflächige Einzelhandelsnutzungen anzusiedeln, die übergeordneter Planungskonzepten entgegenstehen. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 und das bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept erfordern es, im Plangebiet die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben zu modifizieren, um nachteilige Auswirkungen auf die Zentrenstruktur zu vermeiden. Auch im Flächennutzungsplan ist für das Plangebiet keine Einzelhandelskonzentration dargestellt.

Durch die Begrenzung der Verkaufsfläche wird gewährleistet, dass keine negativen Auswirkungen auf die Zentrenstruktur zu erwarten sind und sich die Einzelhandelsentwicklung in die städtebaulichen Ziele des Landes Berlin verträglich einbindet.

Ausnahmsweise, eingeschränkte Zulässigkeit von Vergnügungsstätten

Im Vorhabengebiet sollen Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise und eingeschränkt zulässig sein. Mit der TF Nr. 3.1 werden Spielhallen, Sex-Shows und vergleichbare Einrichtungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m.

§ 1 Abs. 9 BauNVO aufgrund ihres hohen Konfliktpotenzials ausgeschlossen. Die Attraktivität des Vorhabengebiets für diese besonderen Formen von Vergnügungsstätten aufgrund der zentralen, verkehrsgünstigen Lage und der Nähe zum touristischen Zentrum Alexanderplatz erfordert im Hinblick auf die angestrebte Gebietsqualität an diesem exponierten Ort und die Nachbarschaft der umliegenden Wohnquartiere ihren Ausschluss, um einen qualitativen urbanen Ort für unterschiedlichste Nutzer zu schaffen und die umliegende Wohnnutzung vor den Auswirkungen zu schützen, die mit einer Ansiedlung dieser Vergnügungsstätten regelmäßig verbunden sind (u. a. Werbeanlagen, nächtlicher Betrieb und visuelle Beeinträchtigungen des Straßenraums). Der Ausschluss trägt auch dem Gedanken des Hochhausleitbildes für Berlin Rechnung, das Hochhäuser auch hinsichtlich ihrer Funktion einen Mehrwert für die Allgemeinheit und einen Bezug zur Nachbarschaft generieren sollen.

Entsprechend der TF Nr. 3 bzw. 3.1 können Vergnügungsstätten nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dies gilt nicht für Spielhallen und die Einrichtung für die Schaustellung von Personen (z. B. Sex- und Live-Shows, Video- und ähnliche Vorführungen). Einrichtungen dieser Art sind ausgeschlossen.

Zulässigkeit Pkw- und Fahrradstellplätzen sowie Nebenanlagen

Durch die TF Nr. 4 bzw. 4.1 und 4.2 wird sichergestellt, dass Stellplätze für Pkw, Fahrräder und Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO zulässig sind und somit die Errichtung eines funktionsfähigen Gebäudes möglich ist. Allerdings werden im Vorhabengebiet oberirdische Pkw-Stellplätze und Garagen ausgeschlossen, da diese mit dem städtebaulichen Konzept und Erschließungskonzept nicht vereinbar sind. Oberirdische Pkw-Stellplätze würden aufgrund des damit einhergehenden Verkehrs angesichts der fehlenden Nutzung des Weges am Bahnviadukt als Erschließung zu den S-Bahnbögen der öffentlichen Sicherheit entgegenstehen. Gemäß Erschließungskonzept ist die Gehwegüberfahrt des benachbarten Grundstücks lediglich für eine Umfahrung der Feuerwehr, Wartungsfahrzeuge der Bahn und ggf. Fahrzeuge der Müllversorgung der Bahn im Richtungsverkehr vorgesehen. Die Umfahrung ist so angelegt, dass die Einfahrt zwischen Stadthaus und Hochhaus nur als Einfahrt fungiert, wodurch auch das Wenden und Ausfahren von Pkws über diese Einfahrt ausgeschlossen ist. Aufgrund des Erschließungs- und Freiflächengestaltungskonzeptes sind zudem für den Hochhausneubau keine Überfahrten zur Holzmarktstraße mehr notwendig und werden durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan mittels zeichnerischer Festsetzung „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt“ ausgeschlossen. Somit sind Pkw-Stellplätze ausschließlich in der Tiefgarage möglich und aufgrund der Zufahrtmöglichkeit über das Nachbargebäude Stadthaus nur im dritten Untergeschoss. Von daher ist es erforderlich, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan der Errichtung einer Tiefgarage nicht entgegensteht. Dies ist durch textliche Festsetzung Nr. 6, die die komplette Unterbaubarkeit des Grundstücks gewährleistet, gegeben.

Die gesetzlich erforderlichen Fahrradabstellanlagen sollen im Wesentlichen im Zwischengeschoss in einem Fahrradraum untergebracht werden, der ebenerdig von der Südseite erreichbar ist. Einzelne Fahrradständer sollen in die Freianlagen integriert werden.

Nebenanlagen für die Ver- und Entsorgung sowie sonstige technische Anlagen, die im Rahmen eines solchen Vorhabens einen nicht unbedeutenden Raum einnehmen, sind unabdingbar für die Funktionsfähigkeit des geplanten Geschäfts- und Bürogebäudes. Die Nebenanlagen befinden sich zu großen Teilen in den Untergeschossen, aber auch im Zwischengeschoss und dem letzten Vollgeschoss bzw. auf dem Dach. Mit der TF Nr. 4.2 wird die Zulässigkeit dieser Anlagen ermöglicht.

3.2. Maß der baulichen Nutzung

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung und zu den überbaubaren Grundstücksflächen erfolgen vorhabenspezifisch auf Basis des dem Vorhaben zugrundeliegenden Ergebnisses des Workshopverfahrens (Wettbewerb) zur Gestaltung des Hochhauses und der parallelen Fortschreibung der Gebäudeplanung.

Hinweis: Im Bebauungsplan werden neben Höchstmaßen und der zwingenden Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse keine Mindestmaße zur Konkretisierung des beabsichtigten Vorhabens festgesetzt. Durch die textliche Festsetzung Nr. 1 wird auf die Festlegung des Vorhabens im Durchführungsvertrag verwiesen. Im Durchführungsvertrag wird in der Projektplanung als Anlage zum Durchführungsvertrag das verpflichtend zur Umsetzung geplante Vorhaben konkret bestimmt.

3.2.1. Bestimmung des Nutzungsmaßes über Baukörperfestsetzungen

Im Plangebiet wird das Maß der baulichen Nutzung gemäß §:9 Abs. 2 Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 16 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO zeichnerisch durch eine Baukörperfestsetzung in Verbindung mit der maximal zulässigen Gebäudehöhe und der zwingend festgesetzten Zahl der Vollgeschosse bestimmt. Die zulässige Grundfläche wird durch die überbaubare Grundstücksfläche bestimmt. Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen ist keine Maßfestsetzung, sondern sie verteilt das Maß der Nutzung auf dem Grundstück. Da die überbaubare Grundstücksfläche der maximal zulässigen Grundfläche der baulichen Anlagen entspricht, wird damit die zulässige Grundfläche zeichnerisch bestimmt. Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche der Baukörper ist eine Festsetzung mit Doppelcharakter. In Verbindung mit der festgesetzten zulässigen Gebäudehöhe wird die Ausnutzung durch diese beiden Angaben eindeutig bestimmt (Baukörperfestsetzung). Sie definiert die Grundfläche im Sinne des § 16 BauNVO und ist Berechnungsgrundlage für die Grundflächenzahl (GRZ) gemäß § 19 BauNVO und für die Geschossflächenzahl (GRZ) gemäß § 20 BauNVO. Zugleich legt sie die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest. Mittels textlicher Festsetzung Nr. 5 wird klargestellt, dass die zulässige Grundfläche durch die zeichnerische Festsetzung der Baugrenzen bestimmt wird.

TF 5: Als zulässige Grundfläche wird die, im zeichnerischen Teil festgesetzte, überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

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

Bei den Festsetzungen zum zulässigen Maß der baulichen Nutzung handelt es sich um ausdrückliche Festsetzungen im Sinne des § 6 Abs. 8 der Bauordnung für Berlin, weshalb hier die Abstandsflächenvorschriften nicht zur Anwendung kommen (Kapitel III 4.3.2.).

3.2.2. Grundfläche

Die zulässige Grundfläche der baulichen Anlagen ergibt sich aus der durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Grundstücksfläche gemäß textlicher Festsetzung Nr. 5 (Baugrenzen in der Hauptzeichnung einschließlich der Baugrenzen der Nebenzeichnungen 1 -auskragende Gebäudeteile oberhalb des 5. Vollgeschosses) und zudem aus der Grundfläche gemäß der textlichen Festsetzung Nr.6.

Die zeichnerisch durch Baugrenzen festgesetzte Grundfläche (GR) beträgt insgesamt ca. 1.580 m², was bei einer maßgeblichen Grundstücksfläche von 2.033 m² rechnerisch einer

Grundflächenzahl (GRZ) von 0,78 entspricht. Damit ist die nach § 17 BauNVO zulässige GRZ-Obergrenze von 1,0 für ein vergleichbares Kerngebiet nicht ausgeschöpft.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 6 wird auf der Basis des § 12 Abs. 3 BauGB i. V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO eine Überschreitung der festgesetzten Grundfläche durch die Grundflächen von Nebenanlagen im Sinne des § 14 der Baunutzungsverordnung, Tiefgaragen sowie sonstigen baulichen Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche, durch die das Baugrundstück lediglich unterbaut wird, bis zu einer Grundflächenzahl von 1,0 ermöglicht. Das Ausschöpfen der nach § 17 BauNVO für ein vergleichbares Kerngebiete gesetzten Obergrenze von 1 ermöglicht es, dass das Grundstück vollständig unterbaut werden kann. Das ist notwendig, da die Untergeschosse mit dem Nachbargebäude Stadthaus verbunden sind und die gesamte Fläche für die Unterbringung diverser technischer Nebenanlagen und der Pkw- sowie zum Teil der Fahrradstellplätze benötigt wird.

TF 6: Das Baugrundstück ist vollständig mit einem Zwischengeschoss als Nicht-Vollgeschoss und bis zu drei Untergeschossen unterbaubar.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB und § 16 Abs. 5 BauNVO

3.2.3. Geschossfläche

Als zulässige Geschossfläche wird eine GF als Höchstmaß von 20.500 m² festgesetzt. Dieser Wert ermöglicht das zwischen der Vorhabenträgerin, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirk abgestimmte Hochhausvorhaben und stellt ein angemessenes Nutzungsmaß für dieses innerstädtisch gelegene Grundstück dar.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 7 wird geregelt, dass bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche auch Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen sind. Mit der Regelung soll verhindert werden, dass größere Geschossflächen realisiert werden könnten, als die zur Festsetzung vorgesehenen. Die Regelung dient der Begrenzung der bereits hohen Nutzungsdichte.

TF 7: Bei der Ermittlung der zulässigen Geschossfläche sind die Flächen von Aufenthaltsräumen in anderen als Vollgeschossen einschließlich der dazugehörigen Treppenträume und einschließlich ihrer Umfassungswände mitzurechnen.

Rechtsgrundlage: Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB i. V. m. § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO

Die zulässige GF entspricht bei einer maßgeblichen Grundstücksfläche von 2.033 qm einer rechnerischen Geschossflächenzahl (GFZ) von ca. 10. Damit wird die Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO für die zulässige GFZ in einem vergleichbaren Kerngebiet von einer GRZ 3 weit überschritten.

Diese Überschreitung des Nutzungsmaßes ist im Sinne des § 17 Abs. 2 Satz 1 BauNVO auf folgende städtebauliche Gründe zurückzuführen:

- Umsetzung konkreter Wettbewerbsergebnisse: Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan liegt ein zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Mitte und der Grundstückseigentümerin abgestimmtes städtebauliches Konzept zu Grunde, dass in einem zweistufigen Workshopverfahren zum Abschluss gebracht wurde. Die Aufgabenstellung zum Workshopverfahrens für das zur städtebaulichen Entwicklung des Vorhabengrundstücks beinhaltete die Entwicklung eines Hochhauses von mindesten 70 m Höhe als städtebaulich sichtbare Landmarke. Ein Hochhaus an

diesem Standort soll zur Orientierung im Stadtraum beitragen und zu den unterschiedlichen Nachbarschaften und Bezügen im Umfeld vermitteln.

- Wirtschaftliche Tragfähigkeit: Wenn gemäß Hochhausleitbild für Berlin die gebietstypischen GFZ-Obergrenzen nach der BauNVO nicht überschritten werden darf, dann benötigen Hochhäuser außergewöhnlich große Grundstücke, die in Innenstadtlagen kaum zur Verfügung stehen. Zudem sind die bei Hochhausvorhaben höheren Investitions- und Betriebskosten sowie Vermarktungsrisiken ohne höhere Grundstücksnutzung nicht zu rechtfertigen.
- Vorrang der Innenentwicklung: Mit dem Vorhaben erfolgt ein klares Bekenntnis zur Innenentwicklung der Stadt. Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB wird gefördert. Die Lagegunst des Gebietes, insbesondere seine Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr, soll für die Realisierung einer hohen Dichte ausgenutzt werden.
- Einbindung in die Stadtstruktur: Die Massivität Umgebungsbebauung erfordert eine erhöhte bauliche Dichte, damit sich das Hochhausvorhaben gegenüber des zukünftigen Central Towers und den auf der gegenüberliegenden Seite der Holzmarktstraße befindlichen Wohnhochhäusern auch städtebaulich behaupten kann. Die Gestaltung von Eckgebäuden und die Betonung von Straßenkreuzungen hat an diesem Standort eine städtebaulich besonders hohe Bedeutung, dass sie gleichzeitig Zielpunkt und Sichtachsen sind. Damit kommt auch der baulichen Dichte im Rahmen des städtebaulichen Konzeptes eine gestaltende Bedeutung zu.
- Schaffung von bedarfsgerechten Angeboten: Gerade zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und angesichts räumlich begrenzter Entwicklungspotenziale können Hochhäuser gemäß Hochhausleitbild Berlin einen Beitrag dazu leisten, der anhaltend hohen Nachfrage nach attraktiven Büros zu begegnen und Flächen für den Handel und wichtige kulturelle und soziale Angebote zu schaffen.

Eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung des Standortes ist ohne die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht zu ermöglichen. Voraussetzung ist gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO, dass die Überschreitung durch Umstände oder durch Maßnahmen ausgeglichen wird, durch die sichergestellt ist, dass die Allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.

Ausgleichende Umstände und Maßnahmen

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des Nutzungsmaßes nach § 17 Abs. 1 BauNVO im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO wird ermöglicht, weil die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden. Im Einzelnen werden folgende ausgleichende Umstände und Maßnahmen hierfür einbezogen:

Ausgleichende Umstände

- Der geplante Stadtturm bildet den Auftakt des geplanten JAHO-Gebäudeensembles als städtebaulich hochwertige Gesamtkomposition unter Berücksichtigung der historischen Traufhöhe an der Holzmarktstraße. Er grenzt direkt an den Bahnhofsvorplatz des S- und U-Bahnhofs Jannowitzbrücke als großzügigen Verkehrsplatz für Fußgänger an sowie an die breiten Erschließungsstraßen Holzmarktstraße und Alexanderstraße. Die Abstandsflächen (vgl. Kapitel ...) können trotz der hohen Bebauung in westlicher und nördlicher Richtung eingehalten werden. Der Stadtturm verfügt somit in westlicher und nördlicher Richtung im Vergleich zu den üblichen Innenstadtlagen über eine gute Belichtungs- und Belüftungsqualität.
- Die angrenzende Holzmarktstraße wurde in den letzten Jahren für den Verkehr umgestaltet. Insbesondere der Um- bzw. Ausbau der Radverkehrswege als sog. „Protected Bike Lane“, die die Radfahrenden durch Barrieren vom Autoverkehr trennen

- und somit für objektive und subjektive Sicherheit sorgen, bieten gute Voraussetzungen für die Bewältigung des zusätzlichen Radverkehrs und dessen weitere Förderung.
- Die potenzielle Zunahme des täglichen Berufsverkehrs durch das Hochhausvorhaben kann nicht nur durch die guten Voraussetzungen für den Radverkehr im Bereich der Holzmarktstraße ausgeglichen werden, sondern auch durch die günstige Erreichbarkeit mit dem ÖPNV.
 - Die geplante Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes sieht vor, dass der vorhandene Baum- bzw. Grünbestand deutlich erweitert wird, was zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität führen wird, die nicht nur den Kunden der S- und U-Bahn sowie den Anwohnern zugutekommen wird sondern auch den Arbeitskräften und Besuchern des Hochhauses.
 - Der begrünte Märkische Platz sowie die Grünanlage des Kölnischen Parks in ca. 300 m Entfernung vom Hochhaus, wirkt sich auf die hohe Geschossfläche des Hochhauses ausgleichend aus. Diese öffentlichen Grünflächen am südlichen Spreeufer stehen dem Aufenthalt sowie der Erholung im Freien zur Verfügung.
 - Die Voraussetzung für die Nutzung der vorhandenen Versorgungseinrichtungen für Fernwärme ist möglich und kann zu einer Reduzierung örtlicher Emissionen beitragen.
 - Schädliche Immissionen z.B. durch Luftverunreinigung oder Lärmbelastung auf die Wohnnutzung in der näheren Umgebung, sind nicht zu erwarten, da keine emittierenden Betriebe im Hochhaus bzw. Plangebiet zugelassen sind. Im Gegenzug wirken sich ebenfalls keine schädlich emittierenden Betriebe auf die Nutzer des Hochhauses aus.

Ausgleichende Maßnahmen

- Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Sicherung der erforderlichen Maßnahmen im noch abzuschließenden Durchführungsvertrag ist als ausgleichende Maßnahme bereits fest vereinbart. Diese Maßnahme dient dem Ausgleich der hohen Dichte, da sie gewährleistet, dass für die künftigen Nutzer diese Freiflächen zur Verfügung stehen wird.
- Der Ausschluss oberirdischer Stellplätze und die geplante unterirdische Erschließung über das angrenzende Stadthaus tragen zur Verträglichkeit des Verkehrs bei, indem Immissionen durch Kfz an der Oberfläche reduziert werden. Sie beschränken sich im Wesentlichen auf den Bereich der Anlieferzone und Tiefgaragenzufahrt in der s.g. Ostpassage, so dass der Bahnhofsvorplatz und der Kreuzungsbereich von zusätzlichen Kfz-Immissionen freigehalten werden. Zudem kann eine Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Stellplätze vermieden werden.
- Die Verpflichtung die Dachterrassen sowie Freiflächen im Erdgeschossbereich großzügig zu begrünen, dient dazu die Aufenthaltsqualität und das Mikroklima am Standort zu verbessern. Die Sicherung erfolgt im Durchführungsvertrag.
Schädliche Auswirkungen auf die Lufthygiene durch die Hochhausbebauung wird dadurch deutlich gemildert, dass die Verwendung von luftverunreinigenden Brennstoffen verboten ist.

Mit den vorstehend beschriebenen ausgleichenden Umständen und Maßnahmen werden alle im Umfeld des Plangebietes bestehenden Potentiale ausgeschöpft, um die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse trotz des hohen Nutzungsmaßes sicherzustellen.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Werden die bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen sowohl innerhalb des Plangebietes als auch auf den Nachbargrundstücken eingehalten, kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Hinblick auf die relevanten Schutzgüter wie Belichtung und Besonnung, den erforderlichen Sozialabstand und den Brandschutz gewährleistet sind.

Aus dem Abstandsflächenplan (siehe Kapitel III. 3.4) geht hervor, dass die Abstandsflächen, die der Stadtturm wirft in westlicher und nördlicher Richtung nicht über die Mitte der angrenzenden Straßenflächen hinausgeht. Auch kommt es in diesen Richtungen zu keiner Überschneidung der Abstandsflächen mit den Abstandsflächen der Bestands- und geplanten Gebäude. Somit kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere die nördlich vom Plangebiet gelegene Wohnbebauung nicht wesentlich beeinträchtigt werden wird und damit gesunde Wohnbedingungen gegeben sind. Eine mögliche Verschattung wurde fachgutachterlich untersucht. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass mit keiner unzulässige Beeinträchtigung zu rechnen ist.

In südlicher und östlicher Richtung liegen die Abstandsflächen auf den angrenzenden Grundstücken. Im Süden überschneiden sie sich mit den Abstandsflächen des Bahnhofsgebäudes bzw. Bahnviaduktes Bahnhof Jannowitzbrücke und im Osten mit denen des geplanten Geschäfts- und Bürogebäudes JAHO Stadthaus. Während im Bahnhof Jannowitzbrücke keine Nutzung in diesem Bereich angesiedelt sind, die einen besonderen Schutzbedarf erfordern (Lager-, Technik- und Müllräume) und damit keine Aufenthaltsräume oder dauerhafte Arbeitsplätze vorhanden sind, befinden sich im Stadthaus ab dem zweiten Vollgeschoss Büros und Konferenzräume. Hier kommt es aufgrund der gewünschten städtebaulichen Figur und der Ausbildung einer öffentlich nutzbaren Passage zwischen den Baukörpern zu einer gegenseitigen Verschattung der östlichen bzw. westlichen Gebäudeseite des Stadthauses bzw. des Stadtturmes bis zum 11 Vollgeschoss.

Im Rahmen der Verschattungs- und Tageslichtuntersuchungen wurden die Auswirkungen detailliert dargestellt, bewertet und Lösungsansätze aufgezeigt.

3.2.4. Zahl der Vollgeschosse, Höhe baulicher Anlagen

Die Höhenentwicklung der Bebauung im Plangebiet wird durch die Festsetzung der zwingend zulässigen Zahl der Vollgeschosse und durch die Festsetzung von Gebäudehöhen mittels der Oberkanten baulicher Anlagen geregelt.

Die Höhenfestsetzungen orientieren sich an der in einem zweistufigen Workshopverfahren entwickelten Gebäudeplanung. Die dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zugrundeliegende Gebäudeplanung sieht einen in seiner Kubatur und städtebaulichen Ausprägung auf seine Umgebung abgestimmten Baukörper vor.

Zahl der Vollgeschosse

Vorhabenspezifisch erfolgt die Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse jeweils als zwingend. Das Hochhaus ist durch Staffelungen gegliedert, welche von 5. Vollgeschossen, 11. Vollgeschossen bis hin zu 18. Vollgeschossen reicht und sowohl die historische Berliner Traufe zur Holzmarkstraße als auch die geplanten Gebäudehöhen des JAHO-Stadthauses aufnimmt. Damit wird auch eine Ensemblewirkung des JAHO-Berlin-Ensemble, bestehend aus Stadtturm, Stadthaus und Stadtloft, erreicht.

Höhe baulicher Anlagen

Um das städtebauliche Konzept mit seiner angestrebten Höhenentwicklung umzusetzen und zur Sicherung der nachbarschaftlichen Bezüge erfolgt aus städtebaulichen Gründen zudem die Festsetzung der Oberkante über Normalhöhennull, wodurch die Höhen baulicher Anlagen auf der Grundlage des § 16 Abs. 2 Nr. 4 und Abs. 4 BauNVO in Verbindung mit § 18 Abs. 1 BauNVO als Höchstmaß begrenzt wird. Als Bezugspunkt wird die Höhe der Holzmarkstraße von 35,45 m ü. NHN zu Grunde gelegt.

Folgende maximalen Gebäudehöhen bezogen auf die jeweilige städtebaulich wirksame Attika werden im Bebauungsplan festgesetzt:

- bis einschließlich 5. Vollgeschoss: (OK ü. NHN in m) maximale Höhe der Oberkante Attika von 56,15 m über NHN (maximale Bauhöhe 20,7 m)
- bis einschließlich 11. Vollgeschoss: (OK ü. NHN in m) maximale Höhe der Oberkante Attika von 78,60 m über NHN (maximale Bauhöhe 43,15 m),
- bis einschließlich 18. Vollgeschoss: (OK ü. NHN in m) maximale Höhe der Oberkante Attika von 109,55m über NHN (maximale Bauhöhe 74,10 m).

3.2.5. Überschreitung der festgesetzten Oberkanten baulicher Anlagen

Überschreitung der Oberkante durch Dachterrassen und Brüstungen

Über die differenzierten Höhenfestsetzungen hinaus ist gemäß textlicher Festsetzung Nr. 8 ein Überschreiten der festgesetzten Oberkante über NHN für Dachterrassen und Brüstungen als Geländer und Sicherungsmaßnahme ausgestaltet als optisch durchlässige Bauteile wie Metallgitter, Draht oder Glas um insgesamt bis zu 2,1 m zulässig. Auch ist es erforderlich für den konstruktiven Dachterrassenaufbau eine Überschreitung zu ermöglichen.

TF 8: Bauliche Anlagen dürfen die festgesetzten Oberkanten über NHN von 56,15 m und 78,60 m nicht überschreiten. Dies gilt nicht für Dachterrassen und deren Brüstungen als Geländer und Sicherungsmaßnahme. Brüstungen als optisch durchlässige Bauteile wie Metallgitter, Draht oder Glas dürfen die festgesetzte Oberkante jeweils um bis 2,1 m und Dachterrassen jeweils um bis zu 0,8 m überschreiten.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB i.V. mit § 16 Abs. 2 und 3 BauNVO

Die Festsetzung trägt der Umsetzung von Dachterrassen und deren Notwendigkeit von Geländern und ähnlichen Sicherungsmaßnahmen oberhalb der Attika Rechnung, ohne dass hierfür eine allgemein größere maximale Höhe der Oberkanten der einzelnen Gebäudeteile festgesetzt werden muss.

Überschreitung der Oberkante durch technische Aufbauten

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 9 und Nr. 10 können abweichend von der festgesetzten Oberkante von 109,55 m ü. NHN technische Dachaufbauten in unterschiedlichem Überschreitungsmaß zugelassen werden. Zudem wird in den textlichen Festsetzungen bestimmt, dass technische Aufbauten nur zulässig sind, wenn sie hinter die Baugrenze zurücktreten.

TF Nr. 9 Bauliche Anlagen dürfen die festgesetzten Oberkanten von 109,55 m über NHN nicht überschreiten. Dies gilt nicht für bauliche Anlagen, wenn sie ausschließlich der Aufnahme technischer Einrichtungen (z. B. Lüftungsgeräte, Aufzugsüberfahrten, Technikkanäle, Fassadenbefahranlage etc.) oder Solaranlagen dienen. Die festgesetzte Oberkante von 109,55 über NHN kann bis zu einer Höhe von 2,1 m überschritten werden, wenn die baulichen Anlagen mindestens 2 m hinter die festgesetzte Baugrenze zurücktreten mit Ausnahme der technischen Anlagen für eine Fassadenbefahranlage. Deren Ruheposition darf sich nur auf der Ostseite des Gebäudes befinden und muss mindestens 0,6 m hinter die östliche Baugrenze zurücktreten. Die Verkleidung von technischen Anlagen bzw. Unterkonstruktionen von Solaranlagen sind zulässig, sofern sie einen Neigungswinkel von maximal 25 Grad aufweisen.

TF Nr. 10 Einzelne, punktuelle technische Anlagen (z. B. Schornsteine, Blitzfangstangen etc.) können die festgesetzte Oberkante von 109,55 m über NHN ausnahmsweise bis zu einer Höhe von 4,50 m überschreiten, wenn sie mindestens 2 m von der Baugrenze zurückgesetzt sind.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB i. V. m § 16 Abs. 2 und 6 und § 23 Abs. 1 BauNVO

Die textlichen Festsetzungen Nr. 9 und 10 tragen der Notwendigkeit technischer Aufbauten und der Anordnung von Photovoltaikanlagen auf dem Dach sowie der Ausbildung einer so genannten 5. Fassade Rechnung. Sie sichern – anders als dies bei einer Festsetzung mittels Baugrenzen und entsprechender maximaler Höhenfestsetzungen der Fall wäre – dass diese Bereiche ausschließlich der Aufnahme technischer Einrichtungen dienen dürfen.

3.3. Bauweise, über- und unterbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden mittels Baugrenzen, die sich an dem geplanten Baukörper orientieren (Baukörperfestsetzung), aber noch minimalen Spielraum lassen, festgesetzt. Mit der Baukörperausweisung wird beabsichtigt, die städtebauliche Figur des Hochhauses zu sichern.

Die Baugrenzen werden für die verschiedenen Geschosse unterschiedlich festgesetzt, um die Auskragungen des Gebäudes zur Bahnseite ab dem 6. Vollgeschoss und die Rücksprünge ab dem 6. Vollgeschoss zur Holzmarkstraße und ab dem 11. Vollgeschoss zum Bahnhofsvorplatz zu ermöglichen.

Insgesamt hat der Stadtturm 18 Vollgeschosse, wobei das 18. Vollgeschoss von einer Technikfläche umschlossen wird, die durch eine offene Photovoltaikanlage überdeckt ist. Mit der Baukörperausweisung verbleibt ein sehr geringer Spielraum für die bauentwurfliche Durcharbeitung sowie für architektonische und technische Detaillösungen des Gebäudes und der Fassade. Die Festsetzung der Baugrenzen erfolgt in der Planzeichnung in der Haupt- und Nebenzeichnung.

Durch die festgesetzten Baugrenzen wird ein Baukörper ermöglicht, der sich im Norden bis einschließlich des 5. Vollgeschosses unmittelbar entlang der Grundstücksgrenze zur Holzmarkstraße erstreckt. Ab dem 6. Vollgeschoss bis einschließlich 11. Vollgeschoss springt die nördliche Baugrenze um 10,8 m zurück, womit der Rücksprung des geplanten Nachbargebäudes JAHO-Stadthaus aufgenommen wird.

Im Süden entlang des Bahnviaduktes wurde die Baugrenze so festgesetzt, dass die unteren fünf Vollgeschosse sowie das Zwischengeschoss zum Bahnviadukt und zum S-Bahnhof Jannowitzbrücke im Vergleich zu den darüberliegenden Geschossen um 5,4 m zurücktreten müssen, so dass ein Abstand von 10,8 m zum Bahnviadukt entsteht. Ab dem 6. Vollgeschoss bis zum 18. Vollgeschoss kragt die Baugrenze um 5,4 m aus, wodurch zum Teil entlang der Grundstücksgrenze gebaut werden kann und zum Teil ein Abstand von 5,4 zur Grundstücksgrenze besteht.

Zum Bahnhofsvorplatz an der westlichen Gebäudeseite verläuft die Baugrenze aufgrund der orthogonalen Gestaltung des Gebäudegrundrisses nicht parallel zur Grundstücksgrenze. An der Holzmarkstraße beträgt der Abstand der Baugrenze zur westlichen Grundstücksgrenze ca. 1,4 m. Im Südwesten reicht die Baugrenze bis direkt zur Grundstücksgrenze. Auf der westlichen Gebäudeseite zum Bahnhofsvorplatz tritt die Baugrenze ab dem 12. Vollgeschoss um ca. 5,4 m zurück. Mit diesem Rücksprung wird in etwa die Gebäudehöhe des geplanten JAHO Stadthaus aufgenommen.

Die Baugrenze für die Ostseite des Gebäudes verläuft im Abstand von ca. 5,6 m zur Grundstücksgrenze einheitlich, da hier keine weitere Gebäudestaffelung vorgesehen ist.

Je nach Geschossigkeit hat der Baukörper durch Festsetzung der Baugrenzen folgende Maße:

- 1. bis 5. Vollgeschoss: 34,8 m Breite; 40,2 m Tiefe,
- 6. bis 11. Vollgeschoss: 34,8 m Breite; 34,8 m Tiefe,

- 12. bis 18. Vollgeschoss: 29,4 m Breite; 34,8 m Tiefe.

Bauliche Anlagen unterhalb der Geländeoberfläche

Das Baugrundstück ist gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 6 vollständig unterbaubar. Damit geht die Unterbaubarkeit über die oberirdischen Bebaubarkeit hinaus.

TF: Nr. 6: Das Baugrundstück ist vollständig mit einem Zwischengeschoss als Nicht-Vollgeschoss und bis zu drei Untergeschossen unterbaubar.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB und § 16 Abs. 5 BauNVO

Die Unterbaubarkeit wird vorhabenspezifisch festgesetzt. Aufgrund des Höhenunterschiedes zwischen Holzmarktstraße und Bahnviadukt ergibt sich ein Zwischengeschoss, das allerdings kein Vollgeschoss darstellt. Im südöstlichen Eckbereich zum Bahnviadukt ist das Zwischengeschoss ebenerdig erreichbar. Darüber hinaus sind drei Untergeschosse geplant, die mit dem Nachbargrundstück insbesondere zur Sicherung der Erschließung verbunden sind.

Die zulässige Nutzung der unterirdischen Geschosse einschließlich des Zwischengeschosses als Nichtvollgeschoss wird durch die nachfolgende Textfestsetzung Nr. 4 geregelt.

TF Nr. 4: Für das Vorhaben „Geschäfts- und Bürogebäude“ sind zulässig:

4.1. Pkw-Stellplätze nur im dritten Untergeschoss als Tiefgarage. Oberirdische Garagen und Stellplätze sind unzulässig.

4.2. Fahrradstellplätze sowie Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO.

Die Beschränkung von Tiefgaragenstellplätzen auf das dritte Untergeschoss sind aufgrund der Abhängigkeiten der gemeinsamen Erschließung mit dem benachbarten Stadthaus erforderlich.

Die Erschließung des Vorhabengrundstücks erfolgt ausschließlich über das Nachbargrundstück Holzmarktstraße 4 - 5. Zur Erschließung des Vorhabengrundstücks im Geltungsbereich des Bebauungsplanes (Holzmarktstraße) ist damit auch keine direkte Grundstückszufahrt vorgesehen. Die gesamte Anlieferung sowie die Erschließung der Tiefgaragen-Stellplätze des Stadtturms erfolgt über unterirdische Verbindungen. Im ersten und zweiten Untergeschoss gibt es Verbindungsgänge. Die Verbindung für den Pkw-Verkehr zwischen dem Stadthaus und dem Stadtturm verläuft über das dritte Untergeschosse. Die Funktionsfähigkeit der Erschließung der Tiefgarage ist in einer verkehrstechnischen Untersuchung Stand April 2021 nachgewiesen worden.

Die Regelung der maximalen Tiefe der Unterbaubarkeit hat im Sinne des Grundwasserschutzes den Charakter einer Vermeidungsmaßnahme, ermöglicht jedoch drei Untergeschosse, um neben den gebäudetechnischen Anlagen auch eine ausreichende Anzahl Kfz-Stellplätze unterbringen zu können, da oberirdisch Stellplätze oder Garagen aus gestalterischen und verkehrstechnischen Gründen ausgeschlossen sind.

Im Übrigen unterliegen Bodenarbeiten, die unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung oder die Beschaffenheit des Grundwassers einwirken können, der Aufsicht der Wasserbehörde entweder über eine Anzeige- (§ 35 WHG i. V. m. § 37 BWG) oder ein Erlaubnisverfahren (§ 7 WHG i. V. m. § 16 BWG). Im wasserbehördlichen Verfahren erfolgt die Beteiligungen Dritter und die Erteilung von Bedingungen und Auflagen für die Grundwasserbenutzungen.

in den Abmaßen, Kubatur und Gestaltung gesetzt ist, wurden die Bedingungen für die Besonnung der Wohngebäude entlang der Holzmarktstraße und der geplanten Kita-Räume im Stadtturm und die Belichtung und Belüftung als wesentlicher Belang für gesunde Büroarbeitswelten des Stadtturms und der westlichen Fassade des benachbarten Stadthauses gutachterlich betrachtet.

3.5. Besonnung und Belichtung⁶

Der geplante Stadtturm wurde im Rahmen des vorhabenbezogenen B-Planverfahrens hinsichtlich der Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse untersucht. Bei der Bewertung wurde sowohl die Tageslichtnorm DIN EN 17037 als auch die Arbeitsstättenrichtlinie (ASR 3.4) herangezogen.

Das Ergebnis der gutachterlichen Stellungnahmen wurden folgendermaßen zusammengefasst:

a) Belichtung der Arbeitsplätze im Stadtturm

In der Belichtungsuntersuchung des Planstandes konnte exemplarisch gezeigt werden, dass die Innenräume des Hochhauses (Stadtturm) weitgehend gute Tageslichtverhältnisse aufweisen und in dieser Hinsicht für gesunde Büroarbeitsplätze geeignet sind.

Einschränkungen gibt es in Teilflächen an der Ostfassade, beschränkt auf die unteren Geschosse im Gegenüber des Stadthauses.

Aufgrund von exemplarischen Nachweisen anhand von Einzelräumen des Stadtturms (2. und 5. Obergeschoss) kann Folgendes abgeleitet werden:

•Tageslichtnorm (DIN EN 17037)

Zur Süd-, West- und Nordfassade kann die Tageslichtnorm mindestens in der untersten Kategorie eingehalten werden (Tageslichtquotient größer 2,2%). Das Gleiche ist für die östlichen Räume ab dem 11. Geschoss zu erwarten. In den darunter liegenden Geschossen sind die östlichen Flächen direkt gegenüber dem Nachbargebäude in der Tageslichtversorgung beeinträchtigt und erfüllen die Tageslichtnorm nicht.

• Arbeitsstättenrichtlinie (ASR3.4)

Die ASR kann in Räumen zur Süd-, West- und Nordfassade (Tageslichtquotienten von größer 2%) größtenteils bis tief in den Raum eingehalten werden (in ca. $\frac{3}{4}$ bis $\frac{2}{3}$ der Raumfläche können Arbeitsbereiche definiert werden, je Raumtiefe und nach Verglasungsart).

Es erfüllen jedoch nicht alle Bereiche die ASR anhand des Kriteriums „Tageslichtquotient“, insbesondere die Bereiche an der Ostfassade (unterhalb 11.OG).

Als alternatives Kriterium für die Tageslichtversorgung wurde gemäß ASR daher der Fensterflächenanteil exemplarisch ermittelt. Die Fassaden sind mit einem sehr hohen Verglasungsanteil geplant. Dementsprechend ist das Verhältnislicht durchlässiger Fassadenflächen zur Raumgrundfläche sehr günstig.

In allen untersuchten Arbeitsräumen ist dieses Verhältnis erheblich besser als die Mindestanforderung der Arbeitsstättenrichtlinie (ASR, A3.4) von 1:10.

⁶ JAH02 –Stadtturm Gutachterliche Stellungnahme „Belichtung und Besonnung“ zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren 1-109 VE, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, Berlin 25.05.2021

Dies gilt auch für die Räume an der Ostfassade in unteren Geschossen, die keinen ausreichenden Tageslichtquotienten von größer als 2% aufweisen. Da die Anforderungen der ASR alternativ sind, ist die Arbeitsstättenrichtlinie in allen exemplarisch untersuchten Räumen in Hinblick auf die natürliche Belichtung eingehalten.

b) Besonnung Kindertagesstätte

Im 1. Obergeschoss wurde zusätzlich die Besonnung untersucht, da sie für die Nutzung als Kindertagesstätte relevant ist. Die Besonnungsdauer ist nur in Teilflächen normgerecht (gemäß DIN EN 17037): Die Räume an der Westfassade erhalten eine Besonnung am späteren Nachmittag (am Stichtag 21. März ca. 2 Stunden). Eine Nutzung als Kita sollte an dieser Stelle überdacht werden oder auf diese Einschränkung geachtet werden. Empfehlenswert ist, bei der Wahl der Betreuungseinrichtung auf eine Nachmittagsnutzung zu achten und die von Kindern am meisten genutzten Räume auf die Westseite zu positionieren.

c) Besonnung der nachbarlichen Bebauung

Die weiteren Besonnungsuntersuchungen wiesen nach, dass der geplante Stadtturm die im Bestand sehr gute Besonnung der nachbarlichen Wohnbebauung kaum einschränkt. Die hohe Besonnungsdauer der Bestandsfassaden im Einflussbereich des geplanten Hochhauses, die hier anhand der Tag-Nacht-Gleichen (21. März, gemäß DIN EN 17037) nachgewiesen ist, bleibt erhalten.

Der benachbarte CentralTowerBerlin ist von einer Verschattung durch den Stadtturm nicht betroffen.

Die Auswirkung des Stadtturms auf das östlich gelegene Bürohaus („Stadthaus“) wurde hinsichtlich Belichtung untersucht und eine Einschränkung auf seiner Westfassade festgestellt. Die Besonnung jedoch ist für ein Bürogebäude (Normen und Arbeitsstättenrichtlinien) nicht relevant.

Daher gibt es in Hinblick auf die Nachbarverschattung gegen den Bau des Stadtturms keine Bedenken.

d) Belichtung der Büro-Arbeitsplätze im „Stadthaus“

Die Belichtungsstudie im benachbarten „Stadthaus“ zeigt den Einfluss des Stadtturms auf der Westseite des Bürogebäudes. Die exemplarisch untersuchten reinen Westräume erreichen die Tageslichtwerte der geringsten DIN-Kategorie nicht. Die natürliche Belichtung verbessert sich mit der höheren Lage im Gebäude und bei größeren Raumbreiten.

Die beiden Räume auf an der Süd- und Nordecke (3. bzw. 6. Geschoss) weisen eine gute Tageslichtqualität auf und erfüllen die unterste Kategorie der DIN EN 17037 und auch die Anforderungen der Arbeitsstättenrichtlinie.

3.6. Geplante Verkehrserschließung

Die verkehrliche Erschließung des Grundstücks Holzmarkstraße 3 erfolgt nach dem gesamtkonzeptionellem Erschließungskonzept für die Grundstücke Holzmarkstraße 3 - 5 über das Nachbargrundstück Holzmarkstraße 4 - 5, das außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans liegt. Für das im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegende Hochhausvorhaben ist zukünftig keine Überfahrten zur Holzmarkstraße aufgrund der Lage im Kreuzungsbereich vorgesehen. Auch über den Stadtplatz soll keine verkehrliche Erschließung

für Fahrzeuge erfolgen. Durch entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan – Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt – werden diese ausgeschlossen.

Gemäß Erschließungskonzept erfolgt die verkehrliche Anbindung an die Holzmarkstraße auf dem Grundstück Holzmarkstraße 4 - 5 mittels zweier Gehwegüberfahrten, die zwischen Hochhaus und Stadthaus sowie zwischen Stadthaus und Anbau. Die derzeit vier zum Teil überbreiten, bestehenden Gehwegüberfahrten im Bereich der Grundstücke Holzmarkstraße 3 - 5 werden somit reduziert, wodurch die Situation der Beeinträchtigung von Fußgängern, Radfahrern und dem fließenden Verkehr auf der Holzmarkstraße übersichtlicher und verbessert wird. Die Überfahrt auf dem Flurstück 444 zwischen Hochhaus und Stadthaus ist eine bestehende Überfahrt, die unverändert erhalten werden soll. Die Gehwegüberfahrt auf dem Flurstück 268 zwischen Stadthaus und Anbau muss neu angelegt werden und fungiert als Ein- und Ausfahrt für die gesamte Anlieferung, Entsorgung und Tiefgaragenein- und -ausfahrt.

Der sechs bis sieben Meter breite Weg am Bahnviadukt des S-Bahnhofes Jannowitzbrücke über den die Bahnbögen erschlossen werden, ist als Umfahrung für die Feuerwehr, Wartungsfahrzeuge der Bahn und ggf. Fahrzeuge der Müllversorgung der Bahn im Richtungsverkehr vorgesehen, da das Wenden für derartige Fahrzeuge auf den Grundstücken nicht möglich ist. Die Einfahrt erfolgt über die Gehwegüberfahrt zwischen Stadthaus und Hochhaus, die Ausfahrt über die Gehwegüberfahrt zwischen Anbau und Stadthaus. Mit der Möglichkeit der Umfahrung wird auch die derzeitige Sackgassensituation für die Erschließung der Bahnbögen beseitigt.

In der östlichen Passage zwischen Stadthaus und Stadtloft wird die gesamte Anlieferung und Entsorgung des Gesamtvorhabens abgewickelt. Um das Wenden der für die Anlieferung erforderlichen großen Lkw bzw. Müllfahrzeug zu ermöglichen, wurde im Erdgeschoss des Stadthauses eine Anlieferzone vorgesehen, wobei die Lieferfahrzeuge in die Lieferzone einfahren, entladen und durch das Gebäude (Stadthaus) wieder das Grundstück in Richtung Holzmarkstraße verlassen. Der Anlieferverkehr wird demnach nicht über die Umfahrung erfolgen. Auch das Wenden durch Rückwärtsfahren der Lkw im Bereich wird dadurch ausgeschlossen, um die Gefahren für Fußgänger in dieser Hinsicht auszuschließen. Die Tiefgarage des Hochhauses wird unterirdisch mit der Tiefgarage des Stadthauses und deren Ein- und Ausfahrt verbunden.

Die Absicherung der Erschließung erfolgt dreiseitig zwischen der Deutschen Bahn und den jeweiligen Eigentümern der Grundstücke Holzmarkstraße 3 und Holzmarkstraße 4 - 5 durch Baulasteneintragung im Baulastenverzeichnis sowie durch Eintragung von ansprechenden Dienstbarkeiten in den Grundbüchern.

Sichere Fußgängerführung

Um die Fußgänger, die den Nebenausgang der S-Bahn nutzen zu schützen, soll die Gestaltung eines ca. 3 m breiten Bereichs entlang des Bahnviaduktes und des Stadtloftes gestaltet werden.

Der in Erarbeitung befindliche Außenanlagen-/Freiflächenplan wird Bestandteil des Durchführungsvertrags.

3.7. Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Die im Plangebiet vorhandene öffentliche Straßenverkehrsfläche der Holzmarkstraße wurde zeichnerisch festgesetzt. Die Straßenbegrenzungslinie wurde zeichnerisch dargestellt. Da das Vorhabengebiet auch an den öffentlichen Bahnhofsvorplatz grenzt, dieser aber nicht

Bestandteil des Bebauungsplans ist, wurde die nachfolgende aufgenommen, um die Lage der Straßenbegrenzungslinie zu definieren

TF Nr.12: Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und B ist zugleich Straßenbegrenzungslinie.

Da die Geltungsbereichsgrenze zum Bahnhofsvorplatz als öffentliche Verkehrsfläche mit der Straßenbegrenzungslinie zusammenfällt, wurde die Textfestsetzung zur Klarstellung aufgenommen.

TF Nr. 13: Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Die Einteilung der öffentlichen Verkehrsfläche (Geh- und Radwege, Fahrbahn, Straßenbegleitgrün etc.) ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans. Diese Aufgabe kommt einer entsprechenden Fachplanung zu.

3.8. Immissionsschutz / Klimaschutz

Luftreinhaltung

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des im Flächennutzungsplan Berlin dargestellten Vorranggebietes für Luftreinhaltung. Zur Begrenzung von Luftverunreinigungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird vorrangig die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL (EL steht für „extra leicht(flüssig)“) als Brennstoff zugelassen, da von diesen Brennstoffen vergleichsweise geringe Luftbelastungen ausgehen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist nur dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind. Insofern kann in Bezug auf die geplanten Neubauten ein partieller Beitrag zur Luftreinhaltung gesichert werden.

Mit der nachfolgenden Festsetzung wird auch ein möglichst geringer Einsatz von Primärenergie unterstützt und negative Auswirkungen auf die Umwelt werden verringert. So kann den Belangen des Klimaschutzes Rechnung getragen und Aspekte der Nachhaltigkeit können berücksichtigt werden.

TF Nr. 11: Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind

Lärmschutz

Die seit dem 1. August 2020 als technische Baubestimmung bauaufsichtlich eingeführten DIN 4109-1:2018-01 und DIN 4109-2:2018-01 erreichen gegenüber der bisher maßgeblichen DIN 4109:1989-11 ein auskömmliches und im Vergleich zu der an das Berechnungsverfahren der 24. BImSchV angelehnten Muster-Textfestsetzungen überwiegend etwas höheres Schutzniveau. Gleichzeitig wird durch die Anlage A 5.2/2 VV TB Bln zu DIN 4109-2 geregelt, dass der Schallschutznachweis zu führen ist. Zudem wird gewährleistet, dass die pauschale Minderung von 5 dB des Beurteilungspegels für Schienenverkehr gemäß Abschnitt 4.4.5.3 zu berücksichtigen ist. Hierdurch wird vermieden, dass gegenüber der vor dem 1. August 2020 geltenden VV TB Bln – in welcher die Pauschalminderung nicht obligatorisch geregelt wurde – überschießende Maßnahmen zur Schalldämmung der Außenbauteile ergriffen werden müssen.

Auf Grund dieser Sach- und Rechtslage kann auf Regelungen zum baulichen Schallschutz der Außenbauteile gem. Muster TF 5.13 (Rundschreiben Nr. 3/2017) verzichtet werden. Der Schallschnitznachweis ist im bauaufsichtlichen Verfahren auf Grundlage der im Land Berlin jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Fassung der DIN 4109 zu führen.

Im Bebauungsplan besteht daher kein Erfordernis mehr, textliche Festsetzungen zum baulichen Schallschutz bei geschlossenen Außenbauteilen zu treffen.

Dennoch ist bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu ermitteln, mit welchen Anforderungen an den baulichen Schallschutz gemäß der jeweils aktuell bauaufsichtlich eingeführten Norm DIN 4109 für Bauvorhaben im Plangebiet ungefähr gerechnet werden muss. Dazu zählt auch, ob durch die passive Lärmschutzmaßnahme "baulicher Schallschutz" gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse grundsätzlich sichergestellt werden können.

Auf dem Grundstück Holzmarktstraße 3 ist der Neubau eines Geschäfts- und Bürogebäudes mit 18 Vollgeschossen geplant. Der geplante Neubau befindet sich am Kreuzungsbereich Holzmarktstraße / Alexanderstraße. Der Abstand der Nordfassade zur Holzmarktstraße beträgt ca. 26 m. In westlicher Richtung verläuft in einem Abstand von ca. 50 - 60 m die Alexanderstraße. In südwestlicher Richtung grenzt das Grundstück an die Gleisanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs im Bereich S-Bahnhof Jannowitzbrücke an.

Um den Nachweis der schalltechnischen Verträglichkeit des Vorhabens zu erbringen, wurde ein Schalltechnische Untersuchung⁷ durch ein Fachplanungsbüro mit dem Ziel, die Festsetzungsfähigkeit des B-Planentwurfs aus schalltechnischer Sicht herzustellen, erarbeitet. Dabei sollen sowohl die schalltechnischen Auswirkungen auf das Vorhaben selbst als auch auf die Umgebung des Plangebiets insbesondere aufgrund der zu erwartenden Reflexion des geplanten Baukörpers betrachtet werden (siehe Kapitel IV). Die Belastung des Plangebiets und der Umgebung wird durch das hohe Verkehrsaufkommen der angrenzenden Straßen und der Gleisanlagen der S- und Fernbahn bereits im Bestand verursacht. Durch das geplante Vorhaben erhöht sich die Verkehrsbelastung nur geringfügig.

Für den Streckenabschnitt der Holzmarktstraße im Bereich des Grundstücks liegen durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken von DTV = 33.850 Kfz/24 h im Bestand und 34.100 Kfz/24 h für den Planfall vor; der Lkw-Anteil beträgt jeweils $p = 4\%$. Für die Alexanderstraße ist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von DTV = 23.550 Kfz/24 h im Bestand bzw. 23.600 Kfz/24 h für den Planfall, für die Brückenstraße 21.000 Kfz/24 h im Bestand und 21.050 Kfz/24 h für den Planfall (der Lkw-Anteil beträgt jeweils $p = 4\%$) zu berücksichtigen.

An den Fassaden des geplanten Stadtturms werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete von 65 dB(A) im Tageszeitbereich und 55 dB(A) im Nachtzeitbereich deutlich überschritten. Zudem ergeben sich Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, welche gemäß aktueller Rechtsprechung die absoluten Schwellen zur Gesundheitsgefährdung darstellen. Es ergeben sich Beurteilungspegel von maximal 76 dB(A) tags und 73 dB(A) nachts an den Fassaden des »Stadtturms«. Im Bereich der geplanten Kita im 1.OG sind Beurteilungspegel von bis zu 71 dB(A) tags und 66 dB(A) nachts zu erwarten. Allerdings ist zu beachten, dass sich für Büroräume und Kitaräume aufgrund der Nutzungscharakteristik im Gegensatz zu einer Wohnnutzung keine erhöhte Schutzbedürftigkeit im Nachtzeitbereich ergibt. Es ergeben sich jedoch auch nachts teilweise Überschreitungen des tageszeitlichen Schwellenwerts von bis zu 3 dB(A).

Das Vorhaben sieht deshalb überwiegend die Entwicklung von Büroflächen sowie einer Kita im 1.OG vor. Andere in einem vergleichbaren Kerngebiet zulässige Nutzungsarten gemäß

⁷ Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan an der Holzmarktstraße in Berlin-Mitte, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, 20. Mai 2021

Baunutzungsverordnung wie z. B. Wohnen sind aufgrund der hohen Belastung durch Verkehrslärm hier nicht realisierbar. Durch die Lage des Plangebiets zur Bahntrasse sowie zu den umliegenden Straßen ergibt sich keine lärmabgewandte Seite, sodass eine Grundrissorientierung nicht möglich wäre. Gesunde Wohnverhältnisse wären im vorliegenden Fall ausschließlich durch baulichen Schallschutz (z. B. besondere Fensterkonstruktionen, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) zu erreichen. Die Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile bei schutzbedürftiger Wohnnutzung wären zudem sehr hoch und damit unverhältnismäßig. Auch mögliche Außenwohnbereiche (z. B. Balkone, Loggien) wären nur in baulich geschlossener Ausführung zulässig, was technisch möglich aber auch hier unverhältnismäßig wäre.

Deshalb wird im Vorhabengebiet keine Wohnnutzung in das Nutzungsspektrum aufgenommen.

Um den gewünschten Innenraumpegel bei geschlossenem Fenster von 35 dB einzuhalten, werden die erforderlichen resultierenden Schalldämm-Maße der Außenbauteile gemäß DIN 4109 [3] für das konkrete städtebauliche Konzept bestimmt. Diesbezüglich erfolgt zunächst die Ermittlung des maßgeblichen Außenlärmpegels (LA). Der maßgebliche Außenlärmpegel wird aus der Addition der vorherrschenden Lärmarten (Schiene, Straße) gebildet. Entsprechend dem städtebaulichen Konzept sind keine Nutzungen mit einer nächtlichen Schutzbedürftigkeit geplant, sodass die Schalldämmung der Außenbauteile für die Gebäude auf den Tageszeitbereich dimensioniert wird.

Für Büroräume sowie für die Kitaräume im 1. OG ergibt sich ein erforderliches resultierendes Bauschalldämm-Maß von bis zu 44 dB im unmittelbaren Einwirkungsbereich der Bahntrasse sowie der Straße. Unter Berücksichtigung einer entsprechenden Schalldämmung der Außenbauteile können gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden. Der Nachweis ist im Baugenehmigungsverfahren zu führen.

3.9. Grünfestsetzungen / Zuordnungsfestsetzungen

Gesonderte grünordnerische Festsetzungen werden für das Plangebiet nicht getroffen. Vielmehr wird der Freiflächenplan, der auch die Umgestaltung der Flächen des angrenzenden Stadtplatzes Bestandteil umfasst, Bestandteil des abzuschließenden Durchführungsvertrags.

3.10. Sonstige Festsetzungen / Gestaltungsregelungen

3.10.1. Geh- und Leitungsrecht – Fläche C

Um die Durchwegung und die Erreichbarkeit auch des S-Bahnhaupteingang zu verbessern, soll eine öffentliche Wegeverbindung geschaffen werden. Die Fläche zwischen dem geplanten Gebäude und dem Bahnviadukt im Plangebiet soll öffentlich zugänglich sein. Der derzeitige Höhenunterschied soll über eine neu zu errichtende Treppenanlage überwunden werden. Darüber hinaus befinden sich in diesen Bereich, insbesondere auf dem Flurstück 452 verschiedenen Strom- und Kommunikationsleitungen, die der Versorgung des Bahnhofs dienen und erhalten werden sollen. Auch wird derzeit die Umverlegung der Wasserleitung, die den Bahnhof versorgt, in diesen Bereich vorbereitet.

Die 10-kV-Leitung und andere Stromkabel der Stromnetz Berlin GmbH, die Telekommunikationstrassen der Telekom und Vodafone sowie die geplante Trinkwasserversorgungsleitung der Berliner Wasser Betriebe befinden sich innerhalb des Flurstücks 452 und damit in der Fläche C, die als Fläche mit einem Geh- und Leitungsrecht zu belasten ist.

Mit der Textfestsetzung Nr. 14 wird das Geh- und Leitungsrecht präzisiert.

TF Nr.14: Die Fläche C ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit und einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu belasten.

Auch wenn bereits eine entsprechende Grundbucheintragung zur Sicherung der Leitungsrechte besteht, soll diese durch die zeichnerische und die textliche Festsetzung auch im vorhabenbezogenen Bebauungsplan dokumentiert werden.

3.10.2. Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Entsprechend des gemeinsamen Erschließungskonzepts für das Gesamtvorhaben „JAHO Berlin Mitte“ soll es im Bereich des Plangebiets keine Zufahrt mehr geben. Die Erschließung erfolgt über das benachbarte Stadthaus-Grundstück und wurde bereits grundbuchrechtlich gesichert.

Da sich im Bereich der Holzmarktstraße die Bushaltstelle befindet und über den Bahnhofsvorplatz sich viele Fußgänger und Fahrradfahrer zu und zwischen den S- und U-Bahneingängen bewegen, wäre hier eine private Straßenanbindung/Gehwegüberfahrt mit einem hohen Konfliktpotential behaftet. Die vorhandene Gehwegüberfahrt zur Holzmarktstraße soll im Rahmen der Realisierung des Stadtturms zurückgebaut werden. Zur Klarstellung dieses Entwicklungsziels wird entlang des Baugebiets zur Holzmarktstraße und zum Bahnhofsvorplatz die entsprechende Randsignatur „Bereich ohne Ein- und Ausfahrt“ festgesetzt.

3.11. Kennzeichnungen

Eine Untersuchung auf Kampfmittelvorkommen erfolgte im Oktober 2020 durch eine Fachfirma für Kampfmittelbergung und Sprengtechnik. Durch eine visuelle Untersuchung nach dem aktuellen Stand der Technik konnte eine Kampfmittelfreiheit für das Plangebiet bescheinigt werden. Eine Kennzeichnung ist deshalb nicht notwendig.

Da mit der Umsetzung des Vorhabens ggf. noch vorhandene Altlasten umweltgerecht beseitigt bzw. entsorgt werden, ist keine Kennzeichnung von Altlasten im vorhabenbezogenen Bebauungsplan notwendig. Unabhängig davon sind baubegleitende Maßnahmen gemäß der gutachterlichen Bewertung erforderlich.

3.12. Nachrichtliche Übernahmen

Im Plangebiet selbst gibt es keine Baudenkmäler. Nach fachbehördlicher Bestätigung des Landesdenkmalamtes Berlin vom April 2020 sind keine bodendenkmalpflegerischen Belange betroffen.

Allerdings grenzt das denkmalgeschützte Bahnviadukt und der Geschützte Bahnhof Jannowitzbrücke im Südwesten direkt an den Geltungsbereich. Die Belange und Anforderungen des Denkmalschutzes werden im weiteren Verfahren geprüft. Eine generelle Zustimmung durch das Landesdenkmalamt wurde im Rahmen der Mitteilung der Planungsabsicht erteilt.

3.13. Hinweise

Werden ggf. im weiteren Verfahren ergänzt

3.14. Städtebaulicher Vertrag / Durchführungsvertrag

Im weiteren Verfahren wird zwischen dem Vorhabenträger und der Stadt Berlin ein städtebaulicher Vertrag /Durchführungsvertrag geschlossen. Dieser umfasst neben der Errichtung des Vorhabens selbst insbesondere die Konzeption zur Neugestaltung des angrenzenden Bahnhofvorplatzes in Abstimmung mit dem Bezirk Mitte, der Bahn und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG).

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

4. Abwägung der öffentlichen und privaten Belange (gem. § 1 Abs. 7 BauGB)

Nach § 1 Abs. 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen.

Mit der verbindlichen Bauleitplanung werden Art und Maß der Nutzung privaten Eigentums festgelegt, d.h. in die Eigentümerrechte eingegriffen. Da die Bedeutung dieser privaten Belange hochrangig ist, ist abzuwägen, ob das Wohl der Allgemeinheit diese Einschränkung erforderlich macht. Maßgabe dabei sind die nach §§ 1 und 1a BauGB erkennbaren Belange, die nach Lage der Dinge in die Abwägung einzustellen sind. Hinweise der Fachbehörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sind zu berücksichtigen.

Die Inhalte des vorhabenbezogenen Bebauungsplans gehen auf konkrete Planungen des Vorhabenträgers zurück. Dem Anspruch nach einer angemessenen und wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Baugrundstücks wird durch die Inhalte des Bebauungsplanentwurfes entsprochen, da er die Umsetzung des beabsichtigten, noch weiter auszuarbeitenden Bauprojekts grundsätzlich ermöglicht. Die Bebauung des Standortes mit einem Geschäfts- und Bürogebäude einschließlich einer Betriebs-Kita, Café und Skybar und die im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens mittels Workshopverfahrens entwickelte Gebäudekubatur eines 18-geschossigen Hochhauses, entspricht sowohl dem öffentlichen Interesse als auch dem privaten Interesse des Grundstückseigentümers (Vorhabenträgers).

Öffentliche Belange machen jedoch Regelungen erforderlich, die die Bau- und Gestaltungsfreiheit konkretisieren. Dies sind neben grundsätzlichen Festsetzungen zur verträglichen räumlichen und funktionalen Einbindung des Vorhabens (Art und Maß der Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen) vor allem Regelungen zu Gebäudehöhen und zum Umweltschutz (Beschränkung von Heizstoffen) sowie der Sicherung der öffentlichen Zugänglichkeit von Teilen der Freiflächen.

Dabei wurden u. a. die folgenden öffentlichen Belange in die Abwägung über die Inhalte des Bebauungsplanentwurfes eingestellt:

- eine der Innenstadtlage angemessene und auch für die Umgebung standortverträgliche Dichte- und Höhenentwicklung im Interesse des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB,
- eine städtebauliche und nutzungsstrukturelle Aufwertung des gesamten Bereichs entlang der Holzmarktstraße im Interesse der Stadtentwicklung durch einen hochbaulichen Akzent als Bestandteil der städtebaulichen Workshopverfahren für den gesamten Bereich der Holzmarktstraße 3 bis 5 mit JAHO Stadtturm Stadthaus und Stadtlift,
- eine städtebauliche Vermittlung zwischen den bereits vorhandenen Wohnhochhäuser und der 11-geschossigen Bebauung nördlich der Holzmarktstraße

- die Schaffung nachfragegerechter innerstädtischer Büroflächen,
- die Belebung des Standortes über publikumswirksame und öffentlich zugängliche Nutzungen im Erdgeschoss und dem letzten Obergeschoss (Skybar),
- die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung,
- die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege.

IV Auswirkungen der Planung

1. Auswirkungen auf die Umwelt

1.1. Auswirkung auf den Boden und das Grundwasser im Vorhabengebiet und in der Umgebung

Boden

Der Boden im Plangebiet, der vor der Beräumung der bisherigen Bebauung vollständig versiegelt war (Verbrauchermarkt und Parkplatz), ist sehr stark überformt und in seinen natürlichen Bodenfunktionen erheblich eingeschränkt. Mit der Planung wird der Boden im Plangebiet erneut vollständig versiegelt. Gegenüber dem Bestand verschlechtert sich damit die Auswirkungen auf den Boden nicht.

Grundwasser

Der Stadtturm soll mit drei Untergeschossen und nach derzeitigen Planungsstand flach in die tragfähigen Sande gegründet werden.

Dafür soll eine nahezu wasserundurchlässige Trogbaugrube mit Schlitzwänden und einer auftriebssicheren, tiefliegenden Düsenstrahlsole als Dichtsole errichtet werden. Diese Bauweise minimiert die Beeinflussung des Grundwassers und der Nachbarbebauung.

Die Unterkante der Düsenstrahldichtsole wird bei +18,25 m ü. NHN liegen Innerhalb der Baugrube wird das Wasser nachzeitigem Planungsstand auf ca. 19,45 m ü. NHN abgesenkt.

Aufgrund der zu beantragenden Fördermenge des Grundwassers handelt es sich nicht um eine erlaubnisfreie Grundwasserentnahme. Aus diesem Grund ist bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein Antrag auf Grundwasserbenutzung zu stellen.

Aufgrund der Überschreitung der, im Merkblatt für Grundwasserbenutzung bei Baumaßnahmen und Eigenwasserversorgung im Land Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Stand April 2017), aufgeführten Grenzwerte in den Parametern: Leitfähigkeit, DOC, Eisen gesamt, Chlorid und abfiltrierbare Stoffe ist die unmittelbare Einleitung bzw. Ableitung des Förderwassers in die Regenwasserkanalisation oder in ein Oberflächengewässer ausgeschlossen. Aus diesem Grund wird als Grundwassererhaltungsmaßnahme eine Ableitung des Förderwassers in die Schmutzwasserkanalisation (SW-Kanalisation) oder der Betrieb einer Grundwasserreinigungsanlage erforderlich.

Eine Einleitgenehmigung der Berliner Wasserbetriebe in den Regenwasser- bzw. Mischwasser/Schmutz-Kanal ist rechtzeitig vor Beginn der Ableitung bzw. Einleitung der zuständigen Wasserbehörde zu übergeben.

Neben der Beteiligung der zuständigen Wasserbehörde, wird, aufgrund der festgestellten Grundwasserverunreinigung, die Bodenschutzbehörde frühzeitig beteiligt.

Aufgrund der nahezu wasserundurchlässigen Trogbauweise (bei einer Trogbaugrube erhält die Baugrube eine dichte Umschließung, die nur noch sehr geringe Mengen an Grundwasser einsickern lässt) ist ein Gutachten zur Grundwasserverunreinigung im Absenkbereich nicht maßgebend.

Auswirkungen auf das Grundwasser werden durch die hier dargelegten Maßnahmen vermieden und sind nicht zu erwarten.

Auswirkungen auf die Umgebung

Durch die Grundwasserentnahme wird sich, aufgrund der Ausführung der Baugrube in Trogbauweise, kein Absenktrichter einstellen. Die maximale Absenkung unmittelbar neben der Baugrube wird im Bereich von 10 bis 20 cm liegen. In diesem, von der Grundwasserentnahme betroffenen Bereich, befinden sich keine setzungsempfindlichen Böden.

Durch die Bauausführung in Trogbauweise wird der Vegetations- sowie der Gebäudebestand in der Umgebung des Baugrundstücks nicht gefährdet.

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden für die folgenden Bauwerke / Bauteile Auswirkungen bei der Bauausführung (z.B. durch Abbruch, Rammen, Vibrieren, Walzeinsatz) zu erwarten sein:

- Bahnhofsgebäude S-Bahnhof Jannowitzbrücke
- Holzmarkstraße
- Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Medienleitungen
- Ggf. das Tunnelbauwerk der U-Bahnlinie 8

Ferner können durch baubedingte Erschütterungen auch Bauwerke in größerer Entfernung beeinträchtigt werden. Für die jeweiligen Bauteile sind daher vertragliche Grenzwerte mit den betroffenen Eigentümern abzustimmen.

Zusätzlich zur Beweissicherung an den umgebenden Bauwerken vor Baubeginn sind baubegleitend bautechnische-, geodätische- und Erschütterungsmessungen vorzunehmen.

1.2. Auswirkungen durch Erschütterungs- und Sekundärluftschalleintrag auf das Vorhaben (Immissionsschutz)

Aufgrund der minimalen Entfernung des Bauvorhabens zum südlich angrenzenden Bahnviadukt mit Verkehrsanlagen der Deutschen Bahn AG (mit S-Bahn-, Regionalbahn- und Fernverkehr) sowie zum unterirdisch verlaufenden U-Bahnverkehr in ca. 45 m Entfernung, wurden Prognoseuntersuchungen zum Erschütterungs- und Sekundärluftschalleintrag für den Stadtturm durchgeführt. Für die Schwingungsmessungen wurden Messpunkte in schwingungsrelevanten Bereichen des Baugeländes angeordnet, um hierfür repräsentative Aussagen zu dem geplanten Bauvorhaben treffen zu können.

Ausgehend von den gemessenen Baugrundschrwingungen wurden die Schwingstärken auf den Geschosdecken des zukünftigen Bauvorhabens und die abgestrahlten Sekundärluftschallpegel prognostiziert. Das angewendete Prognoseverfahren stellt i.d.R. eine überschlägige Vorabschätzung der Deckenschwingungen dar. Demzufolge können die tatsächlich im geplanten Bauvorhaben auftretenden Schwingungs- und Sekundärluftschallpegel, je nach Konstruktion, noch etwas geringer ausfallen. Die Bewertung der Prognoseergebnisse erfolgte auf Basis gültiger Normen und Vorschriften.

Zusammenfassend werden die Belastungen hinsichtlich der prognostizierten Schwingungsimmisionen aus den Verkehrsanregungen (Deckenschwingungen) für den Stadtturm als etwas zu hoch eingestuft. Auf Basis der durchgeführten Prognose werden die Anforderungen gemäß DIN 4150-2 leicht überschritten. Vereinzelt S-Bahnfahrten können zu spürbaren Deckenschwingungen führen.

Für eine Büro- und Gewerbenutzung im Stadtturm sind die prognostizierten Sekundärluftschallimmissionen bei Schienenverkehr als gut verträglich zu beurteilen und erfüllen auch die Anforderungen für ein erhöhtes Komfortniveau.

Um schädliche oder störende Immissionen durch tieffrequente Deckenschwingungen infolge des Zugverkehrs zu vermeiden, ist die Bauwerkskonstruktion hinreichend steif auszubilden. Eine gesonderte Prüfung und ggf. Anpassung der Konstruktion sind mit Hilfe von strukturdynamischen Berechnungen durchzuführen.

1.3. Auswirkungen auf den Artenschutz, Natur und Landschaft

Im März 2020 wurde eine Einschätzung zum Vorkommen geschützter Tierarten (Brutvögel, Amphibien, Reptilien, Insekten) auf den Flurstücken 452, 453, 454 und 581 (teilw.) der Flur 818 in Berlin Mitte, Ortsteil Mitte durchgeführt.

Aus dem aktuellen Zustand der geplanten Baufläche ergeben sich keine Hinweise auf potentielle artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, die durch die Planung verursacht werden könnten. Es waren keine Hinweise auf potenzielle Vorkommen der artenschutzrechtlich relevanten und wertgebenden Arten erkennbar

Für zusätzliche faunistische Erfassungen und Kartierungen von Brutvögeln, Reptilien und Insekten besteht kein Erfordernis, da deren Vorkommen beim aktuellen Zustand der Fläche sicher ausgeschlossen werden können.

Wird nach Vorlage des Umweltberichtes ergänzt.

2. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Durch die Schaffung von zusätzlichen Büroflächen in innerstädtischer Lage wird grundsätzlich den Anforderungen der Berliner Stadtentwicklung Rechnung getragen. Das Geschäfts- und Bürogebäude mit hervorragender Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) trägt deutlich zu einer Funktionsmischung der Umgebung bei. Während nördlich der Holzmarktstraße fast ausschließlich Wohngebäude ohne nennenswerte Arbeitsstätten vorhanden sind, werden durch das geplante Vorhaben in unmittelbarer Nachbarschaft zu den großen Wohnungsstandorten nördlich der Holzmarktstraße ca. 1.100 Arbeitsplätze entstehen. Aufgrund der Lage südlich der Holzmarktstraße direkt am S- und U-Bahnhof Jannowitzbrücke kann davon ausgegangen werden, dass es zu keiner wesentlichen Erhöhung des Individualverkehrs und damit zu keiner zusätzlichen Belastung der angrenzenden Wohnungen kommen wird.

Auch konnte mittels einer Belichtungs- und Besonnungsstudie unter Bezug auf die DIN EN 17037 (JAHO2 –Stadtturm Gutachterliche Stellungnahme „Belichtung und Besonnung“ zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren 1-109 VE, Kardorff Ingenieure Lichtplanung GmbH, Berlin 25.05.2021) nachgewiesen werden, dass die vorhandene Wohnbebauung hinsichtlich der Besonnung kaum eingeschränkt wird. Auch auf das geplante Vorhaben des CentralTowerBerlin gibt es keine negativen Auswirkungen.

Hinsichtlich der Belichtung des geplanten Geschäfts- und Bürogebäudes „Stadthaus“ zeigt sich der Einfluss des Stadtturms auf die Westseite des Stadthauses. Während die Räume in dem Eckbereichen eine gute Tageslichtqualität aufweisen und die unterste Kategorie der DIN EN17037 sowie auch die Anforderungen der Arbeitsstättenrichtlinie ASR A3.4 erfüllen, kann dieser Nachweis für die Räume, die ausschließlich nach Westen orientiert sind, nicht erfolgen. Die betroffenen Räume erfüllen allerdings die Anforderungen der Arbeitsstättenrichtlinie.

Der Nachweis einer ausreichenden Tageslichtversorgung kann nach Arbeitsstättenrichtlinie ASR A3.4 zum einen über das Verhältnis von lichtdurchlässiger Fläche zur Raumgrundfläche und zum anderen über die Ermittlung des Tageslichtquotienten am Arbeitsplatz geführt werden. Die Anforderungen der Arbeitsstättenrichtlinie an die ausreichende Tageslichtversorgung werden über den Nachweis des grundflächenbezogenen Fensterflächenanteils erfüllt. Alle Räume des Bauvorhabens Stadthaus weisen demnach einen ausreichend großen Fensterflächenanteil auf. Der Vorgabewert des Verhältnisses der lichtdurchlässigen Fläche zur Raumgrundfläche von 1:8 wird deutlich eingehalten.⁸

Neue Wohnungen können im Plangebiet selbst nicht errichtet werden, da die vorhandene Lärmbelastung der angrenzenden Straßen und der Bahn so hoch ist, dass keine gesunden Wohnverhältnisse unter vertretbarem Aufwand herstellbar sind.

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

Die öffentlichen Verkehrsflächen, welche an das Plangebiet angrenzen, sind vollständig hergestellt. Die vorhandene Gehwegüberfahrt wird durch den Vorhabenträger zurückgebaut. Die eigentliche Erschließung erfolgt über das benachbarte Grundstück Holzmarktstraße 4 – 5. Die erforderlichen stadttechnischen Leitungen liegen im öffentlichen Straßenland und auf dem angrenzenden Bahnhofsvorplatz. Es wird davon ausgegangen, dass für das Vorhaben lediglich neue Hausanschlüsse herzustellen sind.

Der Vorhabenträger hat sich im Letter of Intent (LoI) bereit erklärt, den Bahnhofsvorplatz zwischen dem Eingang zum S-Bahnhof Jannowitzbrücke und dem „JAHO Stadtturm“ (Flurstück 323), der im öffentlichen Eigentum steht, unter Einbindung der öffentlichen Nutzung im Erdgeschoss, in Abstimmung mit dem Bezirk, im Sinne einer Aufwertung gemäß dem Planungsgrundsatz „Mehrwert“ des Hochhausleitbildes neu zu planen und neu zu gestalten.

Da sich der Vorhabenträger im Übrigen in einem Durchführungsvertrag mit dem Land Berlin dazu verpflichten wird, die Planungs- und Erschließungskosten für das Vorhaben zu tragen, sind Auswirkungen auf die Finanz- bzw. Investitionsplanung des Landes Berlin nicht zu erwarten.

4. Weitere Auswirkungen

4.1. Auswirkungen auf den Verkehr

Da die Entwicklung der Grundstücke Holzmarktstraße 3 (Stadtturm) und Holzmarktstraße 4 - 5 (Stadthaus/Stadtdloft) in Berlin-Mitte hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung gemeinsam erfolgen soll, wurden auch die Auswirkungen auf den Verkehr für beide Vorhaben gemeinsam untersucht. Zunächst soll das Vorhaben »Stadthaus und Stadtdloft« mittels eines Bauantrags nach § 34 BauGB umgesetzt werden. Der Bauantrag wurde im Juni 2020 gestellt.

Für die Errichtung des Vorhabens „Stadtturm“ ist die Aufstellung dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans notwendig. In beiden Vorhaben sollen überwiegend Büroflächen entstehen. Zusätzlich werden ein Lebensmittelmarkt, ein Shop sowie Cafés und Bars sowie eine Betriebskindertagesstätte mit 25 Plätzen geplant. Die gesamte Brutto-Geschossfläche

⁸ GUTACHTLICHE STELLUNGNAHME Tageslichtsimulation ausgewählter Räume des Stadthauses und des Anbaus, JAHO Holzmarktstraße 4 – 5, 10179 Berlin, Ingenieurbüro Axel C. Rahn GmbH, 20.05.2020

der einzelnen Nutzungen beträgt ca. 50.000 q^m. Auf das B-Plangebiet entfallen gemäß der Festsetzungen des Bebauungsplans max. 20.500 qm.

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens, wurden vorhandene Verkehrszählraten der Verkehrslenkung Berlin (VLB) verwendet. Diese wurden am 30.06.2016 sowie am 18.09.2019 jeweils von 07:00 bis 19:00 Uhr an den Knotenpunkten Stralauer Straße - Holzmarktstraße / Alexanderstraße - Brückenstraße und Holzmarktstraße / Lichtenberger Straße - An der Michaelbrücke durchgeführt. Dabei wurden Pkw, Lkw und Krad sowie Lkw (> 3,5 t), Busse und Radfahrer erfasst. Mit Hilfe der Erhebungsdaten werden Rückschlüsse auf die tageszeitliche und räumliche Verkehrsverteilung im bestehenden Verkehrsablauf gezogen.

Aufgrund der überdurchschnittlich guten Anbindung des Vorhabens an den ÖPNV sowie auch an den Radverkehr innerhalb Berlins und der vergleichsweise gering vorgesehenen Stellplatzanzahl für den Kfz-Verkehr wird in der Verkehrsaufkommensberechnung ein relativ geringer Ansatz hinsichtlich des MIV-Anteils in Höhe von rund 5 % - 10 % gewählt.

Zusammenfassend wird für das Untersuchungsgebiet ein durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen von zusätzlichen 588 Kfz-Fahrten pro Tag ermittelt. Nach vollständiger Berechnung der einzelnen Spitzenstundenanteile, ergibt sich für die Spitzenstunde am Vormittag in Summe ein zusätzliches Quellverkehrsaufkommen von 18 Kfz-Fahrten und ein Zielverkehrsaufkommen von 23 Kfz-Fahrten pro Stunde. In der Spitzenstunde am Nachmittag kommen im Quellverkehr 32 Kfz-Fahrten und im Zielverkehr 23 Kfz-Fahrten je Stunde zum bestehenden bzw. dem prognostizierten Grundaufkommen hinzu.

Für den Radverkehr wurde analog zum Kfz-Verkehr das zusätzliche Verkehrsaufkommen je Nutzung mit den Spitzenstundenanteilen der Ganglinien bestimmt. Es ergibt sich für die Spitzenstunde am Vormittag in Summe ein zusätzliches Quellverkehrsaufkommen von 51 Radfahrten und ein Zielverkehrsaufkommen von 76 Radfahrten pro Stunde. In der Spitzenstunde am Nachmittag kommen im Quellverkehr 110 Radfahrten und im Zielverkehr 57 Radfahrten je Stunde zum bestehenden bzw. dem prognostizierten Aufkommen hinzu.

Das zu erwartende zukünftige Fußverkehrsaufkommen setzt sich aus der Prognose 2030 der Senatsverwaltung für Umwelt, Klimaschutz und Verkehr sowie dem berechneten zusätzlichen Fußverkehr der Vorhaben zusammen. Bei dem vorhabeninduzierten Fußverkehr ist zu beachten, dass der genannte ÖPNV-Anteil bei der Berechnung des Fußverkehrsaufkommens berücksichtigt wird. Demzufolge werden unter Berücksichtigung der Prognose 2030 bis zu 8.500 Fußwege pro Tag erzeugt, von denen 3.200 Wege bereits im Bestand vorhanden sind. Es ist jedoch aufgrund der Gebietsstruktur im Umfeld des Bahnhofs und der geringen weiteren Entwicklungsmöglichkeiten davon auszugehen, dass große Teile der prognostizierten Werte bereits in der Prognosebelastung enthalten sind.

Zusammenfassend zeigt die „Verkehrliche Untersuchung“, dass das Vorhaben aus verkehrstechnischer Sicht zu keinen Einschränkungen im umliegenden Straßennetz führt. Im übergeordneten Straßennetz ist das prognostizierte, allgemeine Verkehrsaufkommen als maßgebend zu betrachten, das durch die Umsetzung des 16. Bauabschnitts des Stadtrings A100 hervorgerufen wird. Da durch die Umsetzung des 16. Bauabschnitts in allen betrachteten Straßenabschnitten ein höheres oder gleiches Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, wird der Prognose-Nullfall als maßgebend für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung angesetzt. Die mittlere Steigerung des allgemeinen Verkehrsaufkommens durch die Prognose 2030 beträgt rund 17 %. Demgegenüber führt das Vorhaben lediglich zu einer Steigerung des

⁹ Verkehrliche Untersuchung zu den Bauvorhaben an der Holzmarktstraße 3-5 in Berlin Mitte, Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft Berlin, 09.04.2021

Verkehrsaufkommens im direkt angrenzenden Straßennetz von unter 2 % am Gesamtaufkommen.

Das Vorhaben beeinflusst die zu erwartenden Verkehrsmengen daher nur minimal – innerhalb ohnehin im realen Verkehrsablauf auftretender Schwankungen im Tages- Wochen- und Jahresverlauf. Im Vergleich zum Prognose-Nullfall (ohne Vorhaben) ergeben sich im Prognose-Planfall (mit Vorhaben) keine wesentlichen Änderungen in der Verkehrsqualität. Für die Gehwegüberfahrten des Vorhabengebiets zeigt sich, dass das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen an den Grundstückszufahrten leistungsfähig abgewickelt werden kann (Qualitätsstufe B).

In Bezug auf das Gesamtvorhaben JAHO kann neben den in den verkehrlichen Untersuchungen ermittelten Auswirkungen auf den Verkehr festgestellt werden, dass sich die Bedingungen für den Radfahr- und Fußgängerverkehr deutlich gegenüber dem derzeitigen Zustand verbessern. So werden die nicht mehr benötigten zum Teil überbreiten Gehwegüberfahrten zur Holzmarktstraße zurückgebaut, so dass sich mögliche Gefahrenstellen für Radfahrer und Fußgänger gegenüber dem Bestand deutlich reduzieren.

Auch wird die Erreichbarkeit des S-Bahnseiteneingangs deutlich durch eine zweite Anbindung in Richtung Holzmarktstraße verbessert.

4.2. Planbedingte Auswirkungen im Umfeld des Plangebiets in Bezug auf Lärm¹⁰

Aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Bahntrasse sowie zu den Hauptstraßen ergeben sich im Einwirkungsbereich der Holzmarktstraße und der Alexanderstraße bereits im Bestand Beurteilungspegel von bis zu 72 dB(A) tags und 68 dB(A) nachts. Die absolute Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird demnach bereits im Bestand deutlich überschritten.

Auswirkungen auf die Wohngebäude entlang der Holzmarktstraße

Durch das Bauvorhaben und das zusätzlich erzeugte Verkehrsaufkommen ergeben sich jedoch Pegelminderungen entlang der Holzmarktstraße von bis zu 0,6 dB(A). Die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung wird durch das neue Bauvorhaben nicht weitergehend überschritten, sodass sich in diesem Bereich kein Erfordernis von Schallschutzmaßnahmen zur Reduzierung möglicher Pegelzunahmen ergibt.

Auswirkungen auf die Bürogebäude an der Brückenstraße

An den Bürogebäuden entlang der Brückenstraße werden im Bestand Beurteilungspegel von bis zu 68 dB(A) tags und 64 dB(A) nachts erreicht. Durch das Bauvorhaben ergeben sich Pegelzunahmen von bis zu 0,5 dB(A). Diese sind vorwiegend auf die Reflexionen am Plangebäude zurückzuführen.

Begründet wird dies durch die geringe Zunahme des Emissionspegels zwischen dem Nullfall und dem Planfall für die Brückenstraße (siehe Tabelle 5 des Gutachtens). Im Sinne des Berliner Leitfadens handelt es sich aufgrund der Unterschreitung der Schwellen zur Gesundheitsgefährdung im Bestand lediglich um planbedingte geringe Pegelzunahmen. In der Lärmwirkungsforschung wird von einer Wahrnehmbarkeitsschwelle von ca. 1 dB(A) ausgegangen. Demnach sind die Pegelzunahmen in diesen Bereichen nicht wahrnehmbar.

Im Rahmen des Planungsprozesses sind dennoch mögliche Maßnahmen zur Lärminderung entlang der Brückenstraße aufzuzeigen bzw. zu prüfen, auch wenn die ermittelten

¹⁰ Schalltechnische Untersuchung zum B-Plan an der Holzmarktstraße in Berlin-Mitte, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieuresellschaft mbH, 20. Mai 2021

Pegelzunahmen als nicht wahrnehmbar anzusehen sind. Dem Grunde nach kommen folgende Schallschutzmaßnahmen in Betracht:

- Schallabsorbierende bzw. schallstreuende Fassadengestaltung des Plangebäudes
Eine schallabsorbierende bzw. schallstreuende Fassadengestaltung des Plangebäudes bewirkt nur eine verhältnismäßig geringe Pegelminderung. Da die Kosten für eine Fassadengestaltung im vorliegenden Fall in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen, wird diese Maßnahmen nicht in Betracht gezogen.
- Einsatz von lärmarmen Asphalt
Lärmarmen Asphalt bewirkt im Prinzip eine deutliche Minderung der Emissionspegel und wäre somit dem Grunde nach in der Lage, die Beurteilungspegel im Umfeld spürbar zu reduzieren. Durch den Einfluss des Schienenlärms und durch die bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 reduziert sich die reale Pegelminderung der Maßnahme im vorliegenden Fall deutlich und steht in keinem Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck.
- Errichtung von Schallschutzbauwerken
Eine schalltechnisch sinnvolle und städtebaulich verträgliche Anordnung von Schallschutzbauwerken im Untersuchungsgebiet ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Abstände, Gebäudehöhen etc.) im vorliegenden Fall nicht möglich.
- Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens
Aufgrund der Hauptstraßencharakteristik der angrenzenden Straßen ist davon auszugehen, dass sich das bestehende und zukünftige Verkehrsaufkommen nicht ohne umfangreiche Eingriffe in das Straßennetz reduzieren lässt. Zudem ergeben sich die Zunahmen im vorliegenden Fall überwiegend aufgrund der Reflexionen am Plangebäude und nicht aufgrund des zusätzlichen Verkehrsaufkommens.

Nach Prüfung möglicher Lärminderungsmaßnahmen muss festgestellt werden, dass durch die Maßnahmen entweder die gewünschte Minderung nicht erreicht werden kann, oder unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen, die wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Da das Hochhaus gerade an dieser Stelle hinsichtlich seiner Kubatur eine bedeutende städtebaulichen Funktion erfüllt, werden keine Möglichkeiten gesehen, die Auswirkungen vollständig zu vermeiden. Da allerdings die geringe Schallpegelerhöhung, hauptsächlich verursacht durch Reflexion im nicht hörbaren Bereich liegt, wird davon ausgegangen, dass die betroffene Büronutzung in der Brückenstraße nicht unzumutbar beeinträchtigt ist und trotzdem noch gesunde Arbeitsverhältnisse gesichert sind.

Auswirkungen auf das geplante Hochhaus CentralTowerBerlin (CTB)

Nordwestlich des Plangebiets ist die Errichtung des CTB (B-Plan I-43b VE) geplant. Der B-Plan wurde im Oktober 2019 festgesetzt. Da bereits eine Baugenehmigung vorliegt und mit bauvorbereitenden Maßnahmen begonnen wurde, erfolgt zusätzlich zur üblichen Beurteilung der Bestandsgebäude eine ergänzende Beurteilung des geplanten CTB. Am Gebäude des CTB werden bereits ohne Berücksichtigung des Planvorhabens (Nullfall) die Schwellen zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Es werden Beurteilungspegel von bis zu 76 dB(A) tags und 73 dB(A) nachts erreicht. Bei einer weitergehenden Erhöhung der Beurteilungspegel besteht im Sinne des Berliner Leitfadens zum Lärmschutz daher ein besonderes Abwägungserfordernis. Durch die Errichtung des »Stadtturns« und dem damit verbundenen zusätzlichen Verkehrsaufkommen sowie der möglichen Reflexionen ergeben sich am CTB Pegelzunahmen von bis zu 0,7 dB(A).

Diese Pegelzunahmen werden ausschließlich an vier Fassadenabschnitten im 12. und 13. OG in ca. 35 m Höhe an der östlichen Fassade erreicht (siehe Anlage 10 des Gutachtens). An allen weiteren Fassadenabschnitten des CTB sind nur marginale Pegelzunahmen von bis zu 0,3 dB(A) zu erwarten.

Zur Einhaltung der gewünschten Innenraumpegel bei geschlossenen Außenbauteilen erfolgt für den CTB eine Dimensionierung des erforderlichen baulichen Schallschutzes auf Basis der DIN 4109-2018. Aufgrund der vorliegenden Verkehrslärmeinwirkung ergeben sich für den CTB bereits hohe Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile. Es ist davon auszugehen, dass die geringe Erhöhung des maßgeblichen Außenlärmpegels von maximal 0,7 dB(A) durch das geplante Vorhaben keinen relevanten Einfluss auf die erforderliche Schalldämmung der Außenbauteile haben wird. Dies begründet sich beispielsweise aus der Verwendung eines Sicherheitsbeiwerts bei der Dimensionierung des baulichen Schallschutzes gemäß DIN 4109-2018 in Höhe von 2 dB, welcher bereits in der Lage ist, derartige Zunahmen zu kompensieren.

Zudem kann keine konkrete rechnerische Aussage dazu getroffen werden, inwieweit allein die Pegelzunahme durch den Stadtturm Auswirkungen auf die Schalldämmung des CTB hat, da bei der Dimensionierung der Schalldämmung des CTB andere, damals gültige Grundlagen herangezogen wurden. Eine mögliche Erhöhung der erforderlichen Schalldämmung des CTB aufgrund der Bahndaten 2030 sowie der aktuellen Verkehrsuntersuchung kann nicht dem Vorhaben des vorhabenbezogenen Bebauungsplans zugeschrieben werden.

4.3. Radartechnische Auswirkungen auf die Radarortungsanlagen in Berlin Tempelhof, Tegel und Schönefeld

Das geplante Hochhaus mit ca. 76,40 m über Grund bzw. 111,85 m über NHN befindet sich in einer Entfernung von ca. 3817 m im direkten Erfassungsbereich des Primär- und Sekundärradars am Standort Tempelhof. Aus diesem Grund ist die Analyse des Radarstörpotentials der Baumaßnahme aufgrund von Vorgaben des BAIUDBw (Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistung der Bundeswehr) zur störfreien Ausführung des Bauvorhabens bezüglich der Reflexionsproblematik gegenüber der SSR-Radaranlage sowie dem Primärradar am Standort Tempelhof erforderlich. Weiter werden die radartechnischen Auswirkungen des geplanten Gebäudes auf die ca. 10932 m entfernte SSR-Radarortungsanlage des Flughafens Tegel sowie die ca. 15882 m entfernte nördliche SSR-Anlage des Flughafens Berlin-Schönefeld untersucht.

Die Untersuchungen wurden durch ein Fachgutachter erstellt, da aufgrund der Distanz zu dem Radarstandort Tempelhof und den gegebenen Dimensionen der einzelnen Fassadenabschnitte Dämpfungsanforderungen sowie störmirksame Verschattungseffekte nicht ausgeschlossen werden können. Das Ziel der Untersuchung ist es, dem Vorhabenträger für die vorgesehene konstruktive Ausführung der Gesamtbaumaßnahme im Einflussbereich der Radarortungsanlagen am Standort Tempelhof, Tegel und Schönefeld, aufbauend auf den signaturtechnischen Anforderungen des LufABw (Luftfahrtamt der Bundeswehr) zum Bauvorhaben, das Radarstörpotential des Baukörpers zu ermitteln.

Ergebnis der radartechnischen Bewertung

Unter Berücksichtigung der im Gutachten berücksichtigten Randbedingungen kann auf eine Radarreflexionsdämpfung für das Gesamtbauvorhaben in Bezug auf das SSR-Radar am Standort Tegel verzichtet werden, da eine radarwirksame Erfassung der projektierten Baukörper aufgrund vorgelagerter Bebauung ausgeschlossen werden kann.

Unter Berücksichtigung der im Gutachten berücksichtigten Randbedingungen kann auf eine Radarreflexionsdämpfung für die radarwirksam erfasste südöstliche sowie südwestliche Fassadenorientierung des Baukörpers verzichtet werden. Die erfassten Fassadenflächenbereiche liegen unterhalb der als zulässig definierten Fassadenflächengröße und sind somit nicht störfähig. Eine Störfähigkeit des Radarstandortes SSR-Nord am Standort Schönefeld wird ausgeschlossen.

Unter Berücksichtigung der im Gutachten berücksichtigten Randbedingungen kann auf eine Radarreflexionsdämpfung der Südwestfassade des Baukörpers verzichtet werden. Die Radarquerschnittsanalyse weist einen notwendigen Dämpfungswert von $R = -6,86$ dB aus, um eine Störfähigkeit ausschließen zu können. Die durchgeführten UTD-Analysen zeigen, dass die Reflexionen in die VFR-Strecke WHISKEY in den Bereich des Pflichtmeldepunktes WHISKEY 2 wirken und dass die Reflexionspfade Ausdehnungen von maximal 370 m aufweisen. Berücksichtigt man eine Geschwindigkeit von 130 km/h, so hält sich ein Flugzeug für unter 10 Sekunden im Reflexionspfad auf. Somit ist eine spurbildende Spiegelzielarstellung ausgeschlossen. Eine Falschposition eines Luftfahrzeuges ist somit singular und nicht störfähig. Aus diesem Grund können reflexionsdämpfende Bauweisen an der Südwestfassade der Baukörper in Bezug auf den SSR-Radarstandort Tempelhof entfallen.

Die Ausbreitungsanalysen des Primärradars zeigen, dass der geplante Baukörper für sich bewertet einen Einfluss auf das hochfrequente Ausbreitungsfeld nimmt. Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass die bereits heute vorhandene Hochhausbebauung das Ausbreitungsfeld nachhaltig beeinflusst und Feldstärkereduktionen auf dem Radial verursacht. Der analysierte Ausbreitungseffekt zwischen dem Azimutwinkel 20° bis 21° ist aufgrund des generierten Streu- und Beugungsfeldes bis zu einem Elevationswinkel von $1,75^\circ$ festzustellen. Bei zusätzlicher Betrachtung der nachgelagerten Bebauung wird deutlich, dass die nachgelagerte Hochhausbebauung in benachbarten Ausbreitungsradialen vergleichbare Feldstärkereduktionen generiert. Inwieweit die bereits heute vorhandenen und in ihrer Intensität vergleichbaren Feldstärkereduktionen durch die Bestandsbebauung zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des Radars führen, kann gutachterlich nicht festgestellt werden, da es sich um eine operationelle Bewertung handelt.

Der geplante Baukörper generiert mit seiner geplanten Bauhöhe von 76,40 m über Grund für sich allein genommen eine vergleichbare Verschattungserscheinung im Ausbreitungsfeld wie die bereits bestehenden Hochhäuser in unmittelbarer Umgebung des Bauvorhabens. Eine störfähige Wechselwirkung des generierten Effektes des geplanten Gebäudes mit den Ausbreitungseffekten der Bestandsbebauung konnte nicht festgestellt werden. Der durch das geplante Gebäude generierte Effekt kann, wenn auch mit sehr geringem Einfluss, bis $1,75^\circ$ in der Elevation festgestellt werden. Der Einfluss des Gebäudes zeichnet sich von 20° bis ca. 21° im Azimut ab. Für den wichtigen Elevationswinkelbereich für weit entfernte Flugzeuge [AntUk] kann eine durchschnittliche Feldintensitätsminderung von 6 dB nachgewiesen werden. Diese Feldintensitätsminderung nimmt mit zunehmendem Winkel in der Elevation stetig weiter ab. Ab einem Winkel von größer als $1,75^\circ$ ist der Effekt dem Gebäude nicht mehr fest zuzuordnen und überlagert sich mit anderen Ausbreitungseffekten. Grundsätzlich haben die Analysen gezeigt, dass das Ausbreitungsfeld im Winkelbereich von 20° bis 21° im Azimut durch das geplante Bauvorhaben weiter beeinflusst wird.

Zusammenfassung der PSR-Analysen:

Die Analysen zeigen, dass der geplante Baukörper mit seinen projektierten Dimensionen und Abstand zum Primärradarstandort Tempelhof in Winkelbereichen von 20° bis 21° im Azimut Feldintensitätsreduktionen verursacht. Diese Feldstärkereduktionen generieren Reichweiteminderungen im betroffenen Raumwinkel. Mit zunehmender Analysehöhe bzw.

zunehmender Flughöhe verliert sich der Verschattungs- und Streufeldeinfluss des Gebäudes. Für Elevationswinkel von größer $1,8^\circ$ sind die generierten Effekte feststellbar, aber geringer als in Elevationswinkelbereichen von 0° bis 1° . Die bereits heute verdichtete Hochhausbebauung in diesem Bereich generiert bereits heute feststellbare Ausbreitungseffekte. Die durch das geplante Bauvorhaben generierten Feldeffekte weisen vergleichbare Intensitäten auf. Störwirksame Wechselwirkungen durch kohärente oder inkohärente Überlagerung der generierten Feldeffekte konnte nicht festgestellt werden, sodass eine massive Verschattung durch das neu geplante Gebäude ausgeschlossen werden kann. Eine messtechnische Reichweitenreduktion kann durch das geplante Gebäude nicht ausgeschlossen werden. In wie weit die durch das Gebäude generierte Feldstärkereduktion zu operationellen Einschränkungen im Bereich des Primärradars führt kann gutachterlich nicht festgestellt werden.

Bei einer weiteren Verdichtung der Hochhausbebauung mit vergleichbarer Bauhöhe im Raumwinkelbereich muss mit weiteren Reichweitenreduktionen gerechnet werden, da eine Rekonstruktion des sich ausbreitenden Feldes hinter dem Verschattungsobjekt dann nicht mehr gänzlich erfolgen kann. Die weitere Verdichtung der Hochhausbebauung führt dazu, dass weiter Energie im untersuchten Azimutbereich durch Fassadenreflektionen in andere Raumwinkelbereiche abgelenkt wird und so zu einer Feldrekonstruktion nicht mehr zur Verfügung stehen kann. Das kann in Folge zu einer deutlichen Abnahme der Reichweite des Radarortungsgerätes im betroffenen Raumwinkelbereich führen.

Die Störwirksamkeit der generierten Reichweitenminderungen kann nicht bewertet werden, da diese abhängig von den Systemparametern und eingesetzten Filteralgorithmen sind.

Die Festzieldarstellung des Gebäudes in Bezug auf das Primärradar kann aufgrund der zu berücksichtigenden Erholungszeit sowie dem anzunehmenden kleinsten Sendeimpuls ausgeschlossen werden.

Eine Spiegelzieldarstellung im Bereich des Primärradars ist in seltenen Fällen als singuläres Ereignis für Entfernungen ab 5 NM theoretisch möglich. Die Darstellung erfolgt in diesem Falle aufgrund der anzunehmenden Geschwindigkeit des Flugzieles und der lateralen Ausdehnung des generierten Reflexionspfades nur einmalig.

Die Analysen wurden auf mathematischer Nullebene, also ohne Berücksichtigung der Erdkrümmung, ermittelt. Aufgrund der zu berücksichtigenden Erdkrümmung stellen die vorstehend genannten Analysen eine Worst-Case-Analyse dar.

4.4. Auswirkungen auf den benachbarten U-Bahn-Tunnel

Im Bereich der Holzmarktstraße 3 bis 5 in Berlin-Mitte ist der Bau eines zwölfgeschossigen Geschäftsgebäudes (Stadthaus), einer sechsgeschossigen Blockrandbebauung (Stadtloft) sowie eines Stadtturmes mit 18 Vollgeschossen (Stadtturm) geplant. Die Bauwerke erhalten jeweils drei Untergeschosse.

„Der Bau des geplanten Neubaus bedingt im umgebenden Baugrund Verformungen, die sich u. a. auf den westlich des Baufelds gelegenen Tunnel der U-Bahnlinie U8 auswirken. Die Verformungen des U-Bahntunnels infolge der Errichtung des Stadtturms werden mittels eines 3D-FE-Modells (Programmpaket Plaxis 3D) ermittelt. Aufgrund der Notwendigkeit, auch die vorgelagerten Einflüsse zu berücksichtigen, wird dabei auch die Errichtung der östlich benachbarten baulichen Anlagen (Stadthaus und Stadtloft) modelliert. Das Berechnungsmodell ist geeignet, Verschiebungen im Baugrund infolge von großräumigen Lastumlagerungen zu ermitteln. Mit diesem Modell werden die Verformungen infolge der Errichtung des Neubaus (sog. systembedingte Verformungen) ermittelt (siehe Kap. 4.1 des

Gutachtens). Verformungen aus der Herstellung der Baugrubenumschließung (sog. herstellbedingte Verformungen) sind aufgrund der großen Entfernung des U-Bahntunnels zur Baugrube nicht zu erwarten (siehe Kap. 4.2 des Gutachtens).

Zur Ermittlung der möglichen Verformungen werden die berechneten systembedingten Verformungen mit einem Sicherheitsaufschlag von 1,2 belegt. Damit ergeben sich mögliche Verformungen des U8-Tunnels von vertikal ca. 2 mm (Hebung und Setzung) und horizontal ca. 1 mm (in Richtung und weg von der Baugrube).¹¹

¹¹ Verformungsprognose für den U-Bahntunnel der Linie U8 BV: JAHO 2 Stadtturm / Holzmarktstraße 3-5 in Berlin-Mitte, G u D Geotechnik und Dynamik Consult GmbH, 29.04.2021

V Verfahren

1. Mitteilung der Planungsabsicht / Antrag auf Einleitung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens zur Errichtung eines Geschäfts- und Bürogebäudes (Kerngebiet nach § 7 BauNVO)

Über die Absicht, den vorhabenbezogenen Bebauungsplan 1-109 VE aufzustellen, wurden gem. § 5 AGBauGB die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie die gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg GL mit Schreiben/Mail vom 06.05.2020 erstmalig und nach Antragstellung des Vorhabenträgers JAHO Stadtturm Verwaltungs GmbH auf Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahrens an das Bezirksamt Mitte vom 04.11.2020 mit Schreiben vom 09.11.2020 (VE-Plan) informiert.

2. Aufstellungsbeschluss

Das Bezirksamt Mitte von Berlin hat am 08.12.2020 beschlossen, für das Grundstück Holzmarktstraße 3 in Berlin Mitte, Ortsteil Mitte, Flur 818, Flurstücke: 452, 453, 454 und 581 (teilweise) einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan mit der Bezeichnung 1-109 VE aufzustellen (ABl. Nr. 52/ 18.12.2020, S. 5981).

Die Verfahrensvermerke werden im weiteren Verfahren ergänzt.

B Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) geändert worden ist

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

Planzeichenverordnung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist

Berlin 12.07.2021

gez. i.V. Giebel

Kristina Laduch

Fachbereichsleiterin Stadtplanung