



Begründung

zum

Bebauungsplan VI-140a

„Park am Gleisdreieck“ für eine Teilfläche des Geländes zwischen Schöneberger Ufer, U-Bahn-Anlage, Luckenwalder Straße, Tempelhofer Ufer, Möckernstraße, Yorckstraße, Bezirksgrenze zum Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Dennewitzstraße und Flottwellstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

03.06.2020

Inhalt

A. Begründung	5
I Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen	5
1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung	5
2 Beschreibung des Plangebietes	6
2.1 Stadträumliche Einbindung/Gebietsentwicklung	6
2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse	7
2.2.1 Geltungsbereich	7
2.2.2 Eigentumsverhältnisse	7
2.3 Städtebauliche Situation und Bestand	7
2.4 Geltendes Planungsrecht	9
2.5 Verkehrserschließung	9
2.5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)	9
2.5.2 Rad- und Fußgängerverkehr	10
2.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr	10
2.6 Technische Infrastruktur	10
2.6.1 Trinkwasser	10
2.6.2 Mischwasser, Regenwasser	11
2.6.3 Elektrizität	11
2.7 Denkmalschutz	11
2.7.1 Denkmalbereiche (Gesamtanlagen) und Baudenkmale im Geltungsbereich	11
2.7.2 Denkmalbereiche (Gesamtanlagen) und Baudenkmale in unmittelbarer Umgebung	11
2.7.3 Bodendenkmale	12
3 Planungsrechtliche Ausgangssituation	12
3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung	12
3.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)	12
3.1.2 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)	13
3.1.3 Flächennutzungsplan in seiner Funktion als Raumordnungsplan	13
3.2 Flächennutzungsplan	13
3.3 Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne	14
3.3.1 Das Landschaftsprogramm Berlin (LaPro)	14
3.3.2 Landschaftsplan	14
3.4 Stadtentwicklungsplanungen	15
3.4.1 Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima	15
3.4.2 Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr	15
3.4.3 Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen	16
3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen	16
3.5.1 Planwerk Innere Stadt	16
3.5.2 Lärminderungsplanung/Lärmaktionsplan 2013-2018 für Berlin	16
3.5.3 Luftreinhalteplan	17
3.6 Bereichsentwicklungsplanung (BEP)	17
3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen	18
3.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne	18
3.9 Planfeststellungen/eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen	22
4 Entwicklung der Planungsüberlegungen	22

4.1	Entwicklungskonzept Gleisdreieck	22
4.2	Entwurf des Bebauungsplans VI-140	23
4.3	Städtebaulicher Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks	24
4.4	Landschaftsplanerisches Konzept	25
II	Umweltbericht nach Anlage 1 zu § 2 Abs. 4, § 2a BauGB	27
1	Einleitung	27
1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	27
1.2	Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	27
1.2.1	Bundesnaturschutzgesetz und Berliner Naturschutzgesetz	27
1.2.2	Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)	28
1.2.3	Landschaftsprogramm (LaPro)	28
1.2.4	Stadtentwicklungsplan Klima	31
1.2.5	Landschaftsplan	32
1.2.6	Denkmalschutzgesetz	33
1.2.7	Bundes-Immissionsschutzgesetz und Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften, DIN 18005	33
2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	34
2.1	Untersuchungsrahmen	34
2.2	Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden	37
2.2.1	Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung	37
2.2.2	Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt	39
2.2.3	Schutzgut Boden	44
2.2.4	Schutzgut Wasser	45
2.2.5	Schutzgut Klima / Luft	46
2.2.6	Schutzgut Landschaft	46
2.2.7	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	47
2.3	Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung	48
2.3.1	Entwicklung bei Durchführung der Planung	48
2.3.2	Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung	57
2.4	Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Auswirkungen sowie Eingriffsbeurteilung und Ausgleichsentscheidung gemäß § 18 BNatSchG i.V.m. § 1a Abs. 3 BauGB	57
2.4.1	Bauplanungsrechtlicher Ausgleich	57
2.4.2	Naturschutzrechtlicher Ausgleich	60
2.4.3	Flächennachweis Ausgleichsflächen	60
2.5	Artenschutzrechtliche Prüfung	61
2.6	Geplante Maßnahmen	61
2.7	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	63
2.7.1	Standortalternativen	63
2.7.2	Konzeptalternativen	63
3	Zusätzliche Angaben	64
3.1	Technische Verfahren bei der Umweltprüfung	64

3.1.1	Umweltprüfung	64
3.1.2	Erfassung der Avifauna und Fledermäuse	64
3.1.3	Erfassung Zauneidechsen	65
3.1.4	Erfassung Schmetterlinge	65
3.1.5	Erfassung Laufkäfer	65
3.1.6	Erfassung Heuschrecken	66
3.1.7	Erfassung Biototypen und floristische Erfassung sowie Baumbestand	66
3.1.8	Ökologische Beratung zur Umsetzung der Parkplanung	66
3.1.9	Schalltechnische Untersuchung	66
3.2	Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung	66
4	Allgemein verständliche Zusammenfassung	67
III	Planinhalt und Abwägung	68
1	Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt	68
2	Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan	68
3	Begründung der Festsetzungen	69
3.1	Art der baulichen und sonstigen Nutzung	69
3.1.1	Grünfläche	69
3.1.2	Öffentliche Straßenverkehrsfläche	87
3.2	Fläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB	87
3.3	Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Ausgleich im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB	90
3.4	Gehrechte	90
3.5	Geltungsbereich	91
3.6	Außerkraftsetzung förmlich festgestellter Straßen- und Baufluchtlinien	91
3.7	Kennzeichnungen	91
3.8	Nachrichtliche Übernahmen	92
3.8.1	Denkmalschutz	92
3.8.2	Bahnanlagen	92
4	Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gem. § 1 Abs. 7 BauGB	94
IV	Auswirkungen der Planung	98
1	Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten	98
2	Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung	98
3	Auswirkungen auf die Verkehrssituation	99
4	Auswirkungen auf die Kultur und den Denkmalschutz	99
5	Städtebauliche Auswirkungen	99
V	Verfahren	100
1	Aufstellungs- und Änderungsbeschluss – VI-140	100
2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB – VI-140	100
3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB – VI-140	101
4	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB – VI-140	101
5	Teilungsbeschluss	107
6	Mitteilung der Planungsabsicht – VI-140a	107
7	Beschluss über Fortführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140a	107
8	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB – VI-140a	107

9	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB – VI-140a	108
10	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB – VI-140a	108
11	Beschluss zur Änderung des Titels	115
12	Erneute Beteiligung ausgewählter Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB	115
13	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – VI-140a „Park am Gleisdreieck“	115
14	Benachrichtigung von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 S. 3 BauGB	118
15	Anzeigeverfahren gemäß § 6 Abs. 2 des AGBauGB	118
16	Beschluss des Bezirksamtes über den Entwurf der Rechtsverordnung	118
17	Beschluss der BVV über die Festsetzung des Bebauungsplans	118
18	Beschluss des Bezirksamtes über die Festsetzung des Bebauungsplans und den Erlass der Rechtsverordnung	118
19	Veröffentlichung im Gesetz und Verordnungsblatt	118
	B. Rechtsgrundlagen	119
	Anhang	121
1	Textliche Festsetzungen	121
2	Quellenverzeichnis	122

A. Begründung

I Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen

1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes VI-140a „Park am Gleisdreieck“ befindet sich im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, im Nordwesten des Ortsteils Kreuzberg. Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine Teilfläche des Gleisdreiecks, das durch Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer, Möckernstraße, Yorckstraße, die Bezirksgrenze zum Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Dennewitzstraße und Flottwellstraße begrenzt wird. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umfasst im Wesentlichen die Flächen des Parks am Gleisdreieck, die Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ sowie die diese Flächen durchlaufenden Bahnflächen in Tief-, Plan- und Hochlage.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ ist als sogenannter Ausgleichsbauungsplan erforderlich. Durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage werden Flächen für eine Sammelausgleichsmaßnahme planungsrechtlich gesichert, so dass deren stadtklimatische und ökologische Funktion sowie deren Bedeutung für die wohnortnahe Erholung dauerhaft erhalten bleiben. Da nach geltendem Planungsrecht das Plangebiet nach Freistellung von Bahnbetriebszwecken als unbeplanter Innenbereich gemäß § 34 BauGB bzw. als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen ist, ist für die Neuordnung des Gebietes und die planungsrechtliche Sicherung der jeweiligen Ausgleichsmaßnahmen die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich.

Bereits Anfang der 1990er Jahre wurde der zentrale Bereich des Gleisdreiecks als Kompensationsfläche für die komplexe, hochverdichtete Bebauung am Potsdamer und Leipziger Platz vorgesehen. Bau- und planungsbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft sollten durch die Herstellung einer Parkanlage ausgeglichen werden. Aufgrund der planerischen Zielstellung einer hohen Ausnutzung der Grundstücke im Geltungsbereich der Bebauungspläne I-15a, I-16, II-163, II-164, II-165, II-166, II-168 und I-15b war dies nur begrenzt in den jeweiligen Plangebieten möglich. Unter Beibehaltung der städtebaulichen Konzeption sollte als Ergebnis der Abwägung ausgleichend eine Kompensationsmaßnahme außerhalb der Plangebiete entwickelt werden. Insbesondere umfasste diese Maßnahme die Schaffung einer Parkanlage auf dem ehemaligen Potsdamer/Anhalter Güterbahnhof auf dem Gleisdreieck, der in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Eingriffsorten steht. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 1997 ein Entwicklungskonzept erarbeitet, das Grundlage für die Neuordnung des planfestgestellten Gleisdreiecks war. Dieses sah mehrere Baufelder um eine zentrale Parkanlage vor. Planungsrechtlich wurde die Umsetzung dieser Entwicklungsziele durch Aufstellung des Bebauungsplans VI-140 eingeleitet, der bis zur Behördenbeteiligung im Jahr 2007 geführt wurde. Zwischenzeitlich wurde vereinbart, dass auf dem Gleisdreieck Eingriffe in Natur und Landschaft, die sowohl im Geltungsbereich der Bebauungspläne für den Potsdamer Platz/Leipziger Platz und von drei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen auf der Fläche des Gleisdreiecks als auch durch einzelne Planfeststellungsabschnitte der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin vorbereitet wurden, durch die Herstellung einer öffentlichen Parkanlage ausgeglichen werden sollen.

Da es sich bei dem neuuzuordnenden Bereich des Gleisdreiecks um eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen handelte, die einer gemeindlichen Überplanung nicht zugänglich waren, wurde zeitgleich für einen Großteil des Bahnareals die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt. Nachdem im Jahr 2008 auf der Grundlage einer Entbehrlichkeitsprüfung die Entwidmung umfangreicher Flächen erfolgte, konnte die planungsrechtliche Umsetzung der oben genannten Entwicklungsziele für die Fläche des Gleisdreiecks fortgesetzt werden. Hierzu wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140 geteilt. Dessen wesentlicher Planinhalt soll durch die Bebauungspläne VI-140a bis VI-140i konkretisiert werden. Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ werden planungs- und naturschutzrechtlich erforderliche Ausgleichsflächen langfristig gesichert und den Eingriffsbebauungsplänen vertraglich zugeordnet.

Zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und im Umweltbericht, Kapitel II, zusammenfassend dargestellt.

2 Beschreibung des Plangebietes

2.1 Stadträumliche Einbindung/Gebietsentwicklung

Der Geltungsbereich liegt in der Berliner Innenstadt, im Westen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Südlich und westlich bis in Höhe der Kurfürstenstraße angrenzend befindet sich der Ortsteil Schöneberg des Bezirks Tempelhof-Schöneberg, nördlich und westlich oberhalb der Kurfürstenstraße grenzt der Ortsteil Tiergarten Süd des Bezirks Mitte an das Plangebiet. Der Geltungsbereich beinhaltet wesentliche Teile des sogenannten Gleisdreiecks, benannt nach dem Dreieck, das die um die Jahrhundertwende gebauten Viaduktstrecken der Hochbahnen bilden. Der dort befindliche U-Bahnhof trägt diesen Namen. Der Name wurde nach dem Abriss der stadtbildprägenden Personenbahnhöfe über den Geltungsbereich hinaus auf die gesamte Bahnfläche des ehemaligen Anhalter- und Potsdamer Güterbahnhofs sowie die eingeschlossenen Baugebiete übertragen.

Das gesamte Gleisdreieck hebt sich mit seiner aufgeschütteten, schiefen Ebene des ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofs und den grünen Einschnitten der Bahngräben deutlich von seiner Umgebung ab. Lange Zeit stellte es eine aus der Umgebung herausgehobene, dem städtischen Gefüge entzogene Exklave dar und konnte nur mit der Bahn durchquert werden. Östlich, südlich und westlich grenzen gründerzeitliche Wohnviertel an, im Norden des Plangebietes über den Landwehrkanal hinweg befindet sich das Zentrum Potsdamer Platz.

Das Gleisdreieck als eisenbahnrechtlich gewidmete Fläche bestand bis zum Baubeginn des Quartiers Potsdamer/Leipziger Platz aus großen Brachflächen mit industrieller Zwischennutzung wie Lager- und Gewerbebereichen. Insbesondere der westliche Teilbereich wurde für die Baumaßnahme Potsdamer Platz und Verkehrsanlagen Zentraler Bereich als Logistikzentrum genutzt. Anschließend wurde dieser teilweise als Golfplatz zwischengenutzt. Mit der Unterbringung der Baulogistik auf dem Gleisdreieck bis zur Yorckstraße ging der größte Teil der Brachflächen und deren Ruderalvegetation verloren. Lediglich im Bereich des „Wäldchens“ (südlich des Deutschen Technikmuseums) blieb dieser Charakter erhalten. Der „Flaschenhals“, der außerhalb des Geltungsbereiches liegt, schließt südlich an der Yorckstraße niveaugleich mit den Yorckbrücken ca. 5 m über der Yorckstraße an.

Nachdem ein Großteil der Bahnflächen auf dem Gleisdreieck für den Bahnbetrieb als nicht mehr betriebsnotwendig festgestellt und entwidmet wurde, konnte mit der Umsetzung des Entwicklungskonzeptes für das Gleisdreieck (näher dazu Kapitel I.4) begonnen werden. Die Entwicklung des Stadtparks mit hohem Freizeit- und Erholungswert ist weitgehend abgeschlossen. Der Teil des Parks östlich der Fernbahntrasse, der Ostpark, wurde im Jahr 2011 eröffnet und sehr gut von der Bevölkerung angenommen. Der nördliche Abschnitt des Westparks wurde im Frühjahr 2013 fertiggestellt und steht inzwischen ebenfalls der Öffentlichkeit zur Verfügung. Der Teil südlich der Hochbahntrasse der U2 wurde als „Stadtwildnis“ der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

An den Park grenzen unmittelbar die neu geschaffenen Baufelder mit teilweise bereits realisierter Bebauung an. Zur planungsrechtlichen Umsetzung der Bebauung wurden überwiegend vorhabenbezogene Bebauungspläne aufgestellt oder befinden sich noch im Aufstellungsverfahren: Entlang der Flottwellstraße wurden bereits mehrere Wohngebäude und ein Hotel fertiggestellt. Ein gemischt genutztes Quartier auf dem südwestlich gelegenen Baufeld „Möckernkiez“ befindet sich derzeit in Realisierung. Im sogenannten Yorckdreieck wurde ein Baumarkt errichtet, der durch einen Nahversorgermarkt ergänzt wurde. Im „Möckernkiez“ sollen neben gewerblichen Nutzungen ca. 420 Wohnungen und entlang der Flottwellstraße unter Einbeziehung des südlichen Baufeldes an der Dennewitzstraße insgesamt 550 Wohnungen entstehen. Wohnungen sind zudem auf der östlichen Seite des Westparks geplant. Das dort befindliche Parkhaus, das durch das Schöneberger Ufer erschlossen wird, soll in Teilen – auf der zum Westpark orientierten Seite – abgerissen und durch Wohnungsneubau ersetzt werden. Insgesamt sind dort ca. 92 Wohnungen geplant und in der Realisierung. Im Baufeld Urbane Mitte, im Umfeld des U-Bahnhofs Gleisdreieck, sind mehrere Hochhäuser mit kerngebietstypischen Nutzungen geplant.

2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

2.2.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die öffentliche Parkanlage „Park am Gleisdreieck“, die Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ und Bahnanlagen zwischen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer, Möckernstraße, Yorckstraße, der Bezirksgrenze zum Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Dennewitzstraße und Flottwellstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg. Darüber hinaus liegen die angrenzenden Straßenverkehrsflächen – mit Ausnahme der Yorck-, der Dennewitz- und der Flottwellstraße – bis zu deren Mitte innerhalb des Geltungsbereichs.

Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 37,8 ha.

2.2.2 Eigentumsverhältnisse

Eigentümerin der als öffentliche Grünfläche festgesetzten Flurstücke (mit Ausnahme des Flurstücks 3428) ist das Land Berlin. Das Land Berlin ist auch Eigentümerin der eisenbahnrechtlich gewidmeten Museumsbahn, der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie der Kleingartenanlage.

Eigentümerin der planfestgestellten bzw. eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen – mit Ausnahme der Museumsbahn und der sogenannten Gleisinseln – sind die Deutsche Bahn Netz AG sowie die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG).

Die Flurstücke im Bereich der sogenannten Gleisinseln, die eisenbahnrechtlich gewidmet sind und in denen auch eine temporäre Beachvolleyballanlage liegt, sowie das Flurstück 3428 in der nördlichen Spitze des Yorckdreiecks befinden sich in privatem Eigentum.

2.3 Städtebauliche Situation und Bestand

Der überwiegende Teil des Geltungsbereichs wird als öffentliche Parkanlage genutzt. Diese besteht aus zwei Teilen (Ost- und Westpark), die durch die in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Gleisstrecken voneinander getrennt und nur über einen Fuß- und Radweg miteinander verknüpft sind. Während der Ostpark bereits im Jahr 2011 fertiggestellt und eröffnet wurde, konnten die Baumaßnahmen für den Westpark im Frühjahr 2013 abgeschlossen werden. Inzwischen stehen auch die Freiflächen dieses Parkteils der Öffentlichkeit zur Verfügung.

Im südwestlichen Bereich des Plangebietes befindet sich eine Kleingartenanlage. Östlich davon, im Bereich der sogenannten Gleisinseln wird eine private Beachvolleyballanlage betrieben.

Im Zentrum des Geltungsbereichs dominieren die Trassen der unterschiedlichen Schienenverkehrsträger S-, U-, Regional- und Fernbahn, die das Gebiet des Gleisdreiecks über- bzw. unterqueren. Mittelfristig sollen die bestehenden Trassen durch eine weitere S-Bahnverbindung (S21) ergänzt werden. Darüber hinaus wird derzeit die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn, bei der es sich um eine zweigleisige, elektrifizierte Fernbahntrasse handelt, untersucht. Aufgrund der starken Prägung des Gebietes durch die durchlaufenden Verkehrstrassen werden diese im Folgenden näher definiert:

U-Bahn

Die in Hochlage geführte U-Bahnlinie 1 überquert den westlichen Teil des Geltungsbereichs. In Richtung Warschauer Straße verkehrt sie von der Kurfürstenstraße und hält am U-Bahnhof Gleisdreieck am obersten Bahnsteig über der U-Bahnlinie U2. Von hier aus verlässt sie in Hochlage den Bahnhof in Richtung U-Bahnhof Möckernbrücke.

Die ebenfalls in Hochlage geführte U-Bahnlinie 2 in Richtung Pankow tritt von der Bülowstraße kommend in das Gelände. Die Trasse der U-Bahnlinie U2 überquert die Fernbahn und biegt in diesem Bereich nach Norden ab.

Die U-Bahnlinie 7 verläuft unterirdisch in einem von West nach Nord verlaufenden Bogen zwischen dem südwestlich gelegenen U-Bahnhof Yorckstraße und dem nordöstlichen U-Bahnhof Möckernbrücke. Sie wurde in offener Bauweise hergestellt, verläuft deshalb in relativer Oberflächennähe und verfügt dementsprechend nur über eine geringfügige Überdeckung, die in der Umgebung der Fernbahntrasse auf bis zu 7,0 m ansteigt. Im Bereich des

„Wäldchens“ auf Höhe des Deutschen Technikmuseums Berlin bleibt sie konstant bei ca. 6,0 m bis 5,10 m. Bauwerkslasten sind nicht gestattet. Die Tunnelüberdeckung muss horizontal und vertikal mindestens einen Meter betragen.

S-Bahn

Die S-Bahnlinie S1 in Richtung Oranienburg kommt von Südwesten vom S-Bahnhof Yorckstraße /Großgörschenstraße in das Gelände. Die Trasse verläuft leicht nach Osten gekrümmt und führt wenig später in den Nord-Süd-Tunnel. Von dort geht sie unterirdisch weiter zum S-Bahnhof Anhalter Bahnhof.

Die Trasse der von Süden kommenden S-Bahnlinie S2 liegt westlich von der Fernbahn und dem Flaschenhals. Parallel zur Fernbahn überquert sie die Yorckstraße und verläuft auf gleicher Höhe wie die S-Bahnlinie S1 auf dem Gleisdreieck in Tunnellage. Sie unterläuft die Fläche weiter Richtung Norden zum S-Bahnhof Anhalter Bahnhof.

Durch Realisierung der S-Bahnlinie S21 soll eine weitere Nord-Süd-Verbindung hergestellt werden. Zunächst ist die Verbindung vom Nordring (Bahnhöfe Wedding und Westhafen) und dem Hauptbahnhof geplant. In einer zweiten Ausbaustufe wird die Verlängerung der Strecke zum Potsdamer Platz angestrebt. In einer dritten Ausbaustufe ist die Strecke vom Potsdamer Platz weiter südwärts über das Gleisdreieck vorgesehen. Die beiden letzten Ausbaustufen sind noch nicht durch Planfeststellungsbeschluss gesichert. Die benötigten Flächen liegen jedoch innerhalb der eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen und sind vorsorglich freizuhalten. Der neue S-Bahnhof ist südlich der verlängerten Achse des Parkhauses westlich des U-Bahnhofs Gleisdreieck geplant. Auf noch vorhandenen Bögen des alten Stadtbahnviaduktes wird sie 2-gleisig weitergeführt, bis sie sich weiter südlich verzweigt. Die eine Strecke mündet hinter dem Bahnhof Yorckstraße in die Trasse der S2 zum Bahnhof Südkreuz, parallel zu der viergleisigen Fernbahntrasse. Die andere mündet in die Wannseebahn, östlich der stillgelegten Stammbahn nach Potsdam. Basierend auf der Koalitionsvereinbarung aus dem Jahr 2016 der regierungstragenden Parteien des Berliner Senats wird die Planung für die S-Bahnlinie S21 forciert.

Fernbahn

Der Geltungsbereich wird durch die Trasse der Nord-Süd-Fernbahn, die im Mai 2006 eröffnet wurde, durchquert: Die Trasse verläuft von Süden kommend 4-gleisig östlich der S-Bahnlinie S2 durch den Flaschenhals. Nach Überquerung der Yorckstraße verläuft die mit Oberleitungen ausgestattete Trasse im Plangebiet immer noch über Geländenniveau, weiter fallend in Richtung Potsdamer Platz. Erst nördlich der U-Bahnlinie U2, etwa auf Höhe des U-Bahnhofs Gleisdreieck, befindet sich der Tunnelmund der Nord-Süd-Fernbahn, der die Anbindung zum unterirdischen Bahnhof Potsdamer Platz sicherstellt.

Die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn – eine zweigleisige, elektrifizierte Fernbahntrasse – gewinnt aufgrund des städtischen Wachstums wieder an Aktualität. Die Potsdamer Stammbahn ist einer der acht Korridore, die auf Grundlage eines Gesamtkonzepts für den Nahverkehr Varianten im Rahmen des „Entwicklungskonzeptes für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – 2030“ derzeit untersucht werden. Die Flächen der alten, außer Betrieb befindlichen Trasse der historischen Strecke der ersten preußischen Eisenbahn von 1838 in Richtung Potsdam sind aus diesem Grund gesichert. Die Trasse würde parallel zur S-Bahnlinie S1 von Südwesten in das Gelände eintreten und dann in zwei unterschiedlich fallenden Trassen in den vorhandenen Nord-Süd-Tunnel münden. Die Trasse liegt innerhalb der eisenbahnrechtlich gewidmeten Fläche.

Museumsbahn/-gleis

Die Gleistrasse der Museumsbahn führt vom Hauptgebäude des Deutschen Technikmuseums durch den Ostpark über die Yorckstraße zu den Depothallen an der Monumentenstraße und zum Gleisanschluss der Deutsche Bahn AG. Genutzt wird dieses Gleis ganzjährig für Lok- und Zugfahrten im Rangierdienst und auch ganzjährig für Pendelfahrten mit Publikum anlässlich von Besichtigungstagen der Depothallen sowie zu Sonderfahrten.

Brücken

Über den Einschnitt der Yorckstraße führen zahlreiche Brücken. Sie werden zum Teil von der S-Bahn genutzt und stehen zum Großteil unter Denkmalschutz. Darüber hinaus wurden neue Brücken für die Fernbahn erstellt. Eine weitere Brücke trägt das Gleis des Deutschen Technikmuseums Berlin. Es gehört dem Land Berlin und wird von der zuständigen Senatsverwaltung unterhalten. Die von der Bahn nicht genutzten Brücken sollen eine integrierende Funktion für die Nord-Süd-Verbindung des Gleisdreieckparks in Richtung des Grünzugs Flaschenhals/Schöneberger Südgelände erfüllen.

Wasserstraßen

Der Landwehrkanal ist die älteste künstlich angelegte Wasserstraße Berlins. Er verläuft nördlich des Bebauungsplangebietes. Er ist heute vor allem von touristischer Bedeutung. Inzwischen gibt es eine große Auswahl an Wassertouren, die unter anderem auch auf dem Landwehrkanal, der unter Denkmalschutz steht, stattfinden. Aufgrund der Verbindung zur Spree und zu vielen anderen Gewässern im Raum Berlin/Brandenburg besitzt der Kanal ein großes Entwicklungspotential. Auf Höhe der Neuen Nationalgalerie gibt es die Anlegestelle Kulturforum. Weitere Anlegestellen befinden sich südlich des Tilla-Durieux-Parks auf der nördlichen Uferseite und an der Möckernbrücke.

Bei dem Landwehrkanal handelt es sich um eine Bundeswasserstraße, für die die Verwaltungszuständigkeit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes gemäß Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Grundgesetz gegeben ist.

2.4 Geltendes Planungsrecht

Der Baunutzungsplan von 1958/60 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin von 1958 (BO 58) als übergeleiteter rechtsverbindlicher Bauleitplan weist den Geltungsbereich des Bebauungsplans als Bahnfläche aus.

Die Fläche war überdies gewidmete Bahnfläche, die nur noch zum Teil betriebsbedingt erforderlich war. Die entbehrlichen Flächen wurden für die künftige Entwicklung entwidmet.

Da Bahnflächen nicht i.S.d. § 173 BBauG übergeleitet wurden, sind Vorhaben auf den von Bahnbetriebszwecken freigestellten Flächen, die aus der Planfeststellung entlassen werden, nach § 34 oder § 35 BauGB zu bewerten.

Die Fläche des Westparks nördlich des Hochbahnviaduktes der U-Bahnlinie U1 sowie der im nordöstlichen Geltungsbereich liegende Schwechtenpark, der Bestandteil des Ostparks ist, werden dem Innenbereich gemäß § 34 BauGB zugeordnet. Die übrigen Flächen im Geltungsbereich, dies sind der südliche Bereich des Ostparks, der Westpark südlich der Trasse der U-Bahnlinie U1 und die Kleingartenanlage werden planungsrechtlich als Außenbereich gemäß § 35 BauGB eingestuft.

Die weiterhin dem besonderen Eisenbahnzweck dienen Grundstücke und die entsprechenden baulichen Anlagen sind gemäß Artikel 5 §18 ENeuOG als planfestgestellten Bahnanlage zu betrachten.

Im Plangebiet liegen förmlich festgestellte Straßen- und Baufluchtlinien. Am Schöneberger Ufer und Tempelhofer Ufer sind dies die Straßenfluchtlinie vom 11.08.1848 und die zu dieser nahezu parallel verlaufende Baufluchtlinie vom 11.08.1848. Entlang der Möckernstraße sind Straßen- und Baufluchtlinie vom 18.05.1961 identisch. Gleiches gilt für die Straßen- und Baufluchtlinie vom 29.01.1883 entlang der Yorckstraße.

2.5 Verkehrserschließung

2.5.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Plangebiet ist größtenteils durch die angrenzenden Straßen, die zum Teil stark befahren sind, direkt erschlossen. Dies sind im Norden die Straßen Schöneberger Ufer und Tempelhofer Ufer, im Osten die Möckernstraße, im Süden die Yorckstraße und im Nordwesten die Flottwellstraße. Lediglich der südwestliche Bereich mit Kleingartenanlage und Beachvolleyballanlage auf den Gleisinseeln liegt nicht unmittelbar an einer öffentlichen Straße. Die Erschließung der Beachvolleyballanlage ist durch eine Nutzungsvereinbarung zwi-

schen dem Land Berlin und dem Eigentümer sichergestellt. Die Kleingartenanlage wird über eine Zufahrt von der Dennewitzstraße erschlossen.

Die Anbindung des Parks an das übergeordnete Straßenverkehrsnetz ist durch das Schöneberger Ufer, das Tempelhofer Ufer und die Yorckstraße gewährleistet. Die Straßen Schöneberger Ufer und Tempelhofer Ufer sind als übergeordnete Straßenverbindung Bestandteil des inneren Straßenringes. Von der gegenüberliegenden Fahrbahn, dem Reichpietschufer, auf der anderen Seite des Landwehrkanals gelangt man in den Tiergartentunnel in Nord-Süd-Richtung. Die Yorckstraße im Süden ist ebenfalls eine viel befahrene, übergeordnete Straßenverbindung.

Die Flächen der öffentlichen Parkanlage sind für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Hiervon ausgenommen sind Fahrzeuge des zuständigen Wartungs-, Instandhaltungs-, Reinhaltungs-, Grünpflege- und Winterdienstes.

Durch den sehr guten Anschluss an das öffentliche Nahverkehrsnetz und das Fehlen einer überörtlichen Attraktion/eines Alleinstellungsmerkmals ist nicht davon auszugehen, dass durch die Besucher und Nutzer des Parks am Gleisdreieck der motorisierte Individualverkehr spürbar zugenommen hat.

2.5.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Sowohl im Ostpark als auch im Westpark wurde im Zuge der Baumaßnahmen ein Wegenetz realisiert, das Fußgängern und teilweise auch Radfahrern zahlreiche Verbindungs- und Quermöglichkeiten bietet. Allerdings sind beide Parkteile nur durch eine begrenzte Anzahl an Parkeingängen erreichbar. Dies ist auf die Höhenlage des Gleisdreiecks zurückzuführen, die oftmals Rampen und Treppenanlagen im Bereich der Parkeingänge erforderlich macht. Im Ostpark liegen Eingänge am Tempelhofer Ufer östlich des Deutschen Technikmuseums, an der Möckernstraße in Verlängerung der Achsen von Obentraut-, Wartenburg- und Hornstraße, zwischen Horn- und Wartenburgstraße sowie an der Yorckstraße. Der Westpark ist über Parkeingänge am Schöneberger Ufer, an der Ecke Schöneberger Straße/Luckenwalder Straße (am U-Bahnhof Gleisdreieck), nördlich des Baumarktes an der Yorckstraße, an der Flottwellstraße in Verlängerung der Achsen von Lützow-, Pohl- und Kurfürstenstraße sowie an der Bülowstraße für die Öffentlichkeit zugänglich.

Funktional verknüpft sind die beiden Parkteile durch einen in Nord-Südrichtung verlaufenden Rad- und Fußweg. Dieser ist Teil des Radfernwegs Berlin-Leipzig.

2.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Plangebiet ist durch die U-Bahnhöfe Gleisdreieck (U1 Uhlandstraße – Warschauer Straße, U2 Ruhleben – S-Bhf Pankow und U3 Krumme Lanke – Warschauer Straße) und Yorckstraße (U7 Rathaus Spandau – Rudow), die S-Bahnhöfe Yorckstraße (S2 Bernau – Blankenfelde, S25 Hennigsdorf – Teltow Stadt und S26 Waidmannslust – Teltow Stadt) bzw. Yorckstraße/Großgörschenstraße (S1 Oranienburg – Wannsee) sehr gut an das städtische Schnellverkehrsnetz angeschlossen. In der Yorckstraße verkehren zudem die Metrobuslinie M19 (S-Bhf Grunewald – U-Bhf Mehringdamm) und am Tempelhofer Ufer/ Schöneberger Ufer die Metrobuslinie M29 (Grunewald, Roseneck – U-Bhf Hermannplatz). Ergänzt wird das Busliniennetz durch die Nachtbusse N1 (Warschauer Straße – Zoologischer Garten) und N7 (Rathaus Spandau – Flughafen Schönefeld).

2.6 Technische Infrastruktur

Hinsichtlich der Erschließung mit technischer Infrastruktur ist das Gebiet grundsätzlich über die in den Straßenverkehrsflächen liegenden Versorgungsleitungen erschlossen. Die meisten Medien (z.B. Leitungen für Gas, Fernwärme oder Telekommunikation) sind für die Parkanlage nicht erforderlich. Die relevanten zur Verfügung stehenden Medien werden im Folgenden aufgeführt.

2.6.1 Trinkwasser

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich innerhalb aller öffentlicher Straßenverkehrsflächen Wasserversorgungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe, die im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen.

Da die Parkanlage bereits realisiert ist, kann eine Zunahme des Trinkwasserbedarfs als Folge der Planung ausgeschlossen werden.

2.6.2 Mischwasser, Regenwasser

Das Planungsgebiet liegt im Einzugsbereich des Mischwasserpumpwerkes Berlin VII, Genthiner Straße. Die vorhandenen Mischwasserkanäle stehen im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit für die Ableitung des Schmutzwassers zur Verfügung.

Im Zuge der Parkplanung wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, dass die vollständige Versickerung des in der öffentlichen Parkanlage anfallenden Niederschlagswasser vor Ort vorsieht. Dies wurde im Zuge der Parkherstellung unter Beachtung der maßgeblichen Regelwerke umgesetzt. Die Entwässerung des Niederschlagswassers ist somit durch Versickerung vor Ort gesichert.

2.6.3 Elektrizität

Innerhalb aller öffentlichen Straßen, die die das Gleisdreieck umgeben, befinden sich Kabelanlagen, sowie zwei Netzstationen N 9756, N 1933 und sechs Übergabestationen Ü 9612, Ü 9958, Ü 9931, Ü 9769, Ü 1901 und B 20181. Das Plangebiet ist ausreichend mit Elektrizität erschlossen. Im Plangebiet befinden sich 110-kV-Kabel einschließlich deren Begleitkabel. Ein 110 kV-Kabel verläuft von der Lützowstraße in Ost-West-Richtung durch die Parkanlage.

2.7 Denkmalschutz

Auf dem Gelände des Gleisdreiecks und in unmittelbarer Umgebung befinden sich zahlreiche Baudenkmale (vgl. Denkmalliste Berlin, Stand 15. Mai 2001, ABl. Nr. 29 vom 14. Juni 2001, und in der jeweils fortgeschriebenen Fassung, Stand 12. Oktober 2018).

2.7.1 Denkmalbereiche (Gesamtanlagen) und Baudenkmale im Geltungsbereich

Im Geltungsbereich liegen folgende Denkmalbereiche und Baudenkmale:

Denkmalbereich (Gesamtanlage) Skalitzer Straße / Gitschiner Straße, Hochbahnanlage (ehemalige Stammbahn)

zwischen Oberbaumbrücke und Dennewitzstraße bzw. Köthener Brücke (heute Teil der U1) und zwischen Reichpietschufer und Bezirksgrenze Schöneberg (heute Teil der U2) mit stillgelegter Gleisschleife am Gleisdreieck, Hochbahn-Viadukt, 1896-1902 von Siemens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger), Umbau 1912-13

Baudenkmale

Widerlager der Yorckbrücken, Yorckstraße, 1883-1932 u. a. von Franz Schwechten, Heinrich Seidel (D)

2.7.2 Denkmalbereiche (Gesamtanlagen) und Baudenkmale in unmittelbarer Umgebung

Denkmalbereiche und Baudenkmale in unmittelbarer Umgebung sind:

Denkmalbereich Salzufer, Corneliusstraße, Hallesches Ufer, Maybachufer, Landwehrkanal

Uferbefestigung mit Auf- und Abgängen sowie begrüntem Uferstreifen mit Baumpflanzungen und Geländer, Oberschleuse und Unterschleuse mit Flutgraben, 1845- 50, Ausbau 1883-90 und 1936-40 (siehe Denkmalliste Charlottenburg-Wilmersdorf, Gesamtanlage Salzufer, Corneliusstraße, Hallesches Ufer, Maybachufer und siehe Denkmalliste Mitte, Gesamtanlage Salzufer, Corneliusstraße, Hallesches Ufer, Maybachufer und siehe Denkmalliste Neukölln, Gesamtanlage Salzufer, Corneliusstraße, Hallesches Ufer, Maybachufer) Brachvogelstraße, Carl-Herz-Ufer, Fraenkelufer, Görlitzer Ufer, Heckmannufer, Paul-Lincke-Ufer, Planufer, Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer, Waterloo-Ufer

Baudenkmale

- Dennewitzstraße 2, U-Bahn-Verstärkungslinie mit Hausdurchführung, 1925-26; Hochbahnbrücke, 1925-26 von Alfred Grenander; Mietshaus, 1877 von F. Hamann, Umbau 1925-26
- Luckenwalder Straße, U-Bahnhof Gleisdreieck (Hochbahnhof), 1912-13 von Sepp Kaiser
- Hallesches Ufer, U-Bahnhof Möckernbrücke (Hochbahnhof), 1934-36 vom Konstruktionsbüro der BVG Tempelhofer Ufer
- Möckernstraße 26, 42-44, Verwaltungsgebäude des Anhalter Güterbahnhofs, 1874 von Franz Schwechten Yorckstraße 24
- Möckernstraße 120-120A, Orenstein & Koppel-Verwaltung, 1909-10 von Cremer & Wolffenstein
- Yorckstraße, S-Bahnhof Yorckstraße, 1902-03 von Karl Cornelius
- Yorckstraße, Yorckbrücken, 1883-1932 u. a. von Franz Schwechten, Heinrich Seidel (D)
- Yorckstraße 47-48, Doppelmietshaus, 1886 von Richter & Henning
- Bülowstraße 66, Mix & Genest, Fabrikgebäude, 1893-94, 1897, 1907 von A. Haseloff und Carl Kurz

2.7.3 Bodendenkmale

Für den beplanten Bereich nennt das aktuelle öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin (Denkmalliste Berlin, Stand 15. Mai 2001, ABl. Nr. 29 vom 14.06.2001 und in der jeweils fortgeschriebenen Fassung, Stand 12.10.2018) derzeit keine Bodendenkmale.

In dem ausgewiesenen Gebiet befinden sich jedoch ur- und frühgeschichtliche Fundstellen. Alle Bodeneingriffe sind deshalb im Vorfeld mit der archäologischen Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abzustimmen.

3 Planungsrechtliche Ausgangssituation

3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Im Bebauungsplanverfahren sind die Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in der Abwägung zu berücksichtigen (§ 4 Abs. 1 ROG). Diese sind im Landesentwicklungsprogramm 2007, im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B), im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion (LEP HR) sowie im Flächennutzungsplan in seiner Funktion als Raumordnungsplan dargestellt.

3.1.1 Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)

Das Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007), seit 1. Februar 2008 in Kraft, legt die Grundsätze der Raumordnung fest und bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin – Brandenburg. Dieser ist Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere sind in § 6 LEPro 2007 die Grundsätze zur Freiraumentwicklung festgelegt.

Die Ziele des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ entsprechen den Grundsätzen zur Freiraumentwicklung. Diese sind:

- Sicherung und Entwicklung der Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Pflanzen- und Tierwelt in ihrer Funktions- und Regenerationsfähigkeit sowie ihrem Zusammenwirken und Berücksichtigung der Anforderungen des Klimaschutzes.
- Erhaltung oder Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit und Erlebbarkeit von Gebieten, die für die Erholungsnutzung besonders geeignet sind. Sicherung und Entwicklung von siedlungsbezogenen Freiräumen für die Erholung.
- Entwicklung von Freiräumen mit hochwertigen Schutz-, Nutz- und sozialen Funktionen in einem Freiraumverbund

3.1.2 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten und hat den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) abgelöst.

Der LEP HR trifft Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Hauptstadtregion, insbesondere zu den Raumnutzungen und -funktionen. Er wurde als Rechtsverordnung der Landesregierungen mit Wirkung für das jeweilige Landesgebiet erlassen.

Die Festlegungskarte zum LEP HR stellt das Plangebiet als Teil des Gestaltungsraums Siedlung, Ziel 5.6 Absatz 1 dar. Die Siedlungsentwicklung soll auf diesen Raum gelenkt werden. Auf den nachfolgenden Planungsebenen sind große Spielräume bei der Binnendifferenzierung gegeben. Gemäß dem Grundsatz 5.1 Abs. 2 LEP HR sollen dabei die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung einander räumlich zu- geordnet und ausgewogen entwickelt werden. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt dieses übergeordnete Ziel, da er im Wesentlichen Flächen, die der Erholung dienen, in räumlicher Nähe zu vorhandenen Wohn- und Arbeitsgebieten sichert.

3.1.3 Flächennutzungsplan in seiner Funktion als Raumordnungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) hat durch den Status Berlins als Stadtstaat gleichzeitig die Funktion eines Raumordnungsplans und enthält regionalplanerische Festlegungen. Nach der textlichen Darstellung Nr. 1 des FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), der zuletzt am 31. Oktober 2019 (ABl. S. 7148) geändert worden ist, sind die Festlegungen zu städtischen Zentren, Autobahnen und übergeordneten Hauptverkehrsstraßen sowie zu Bahnflächen und Häfen als Ziele der Raumordnung zu beachten.

Der FNP Berlin enthält für das Plangebiet raumordnerisch bedeutsame Festlegungen: Das Schöneberger Ufer und das Tempelhofer Ufer werden als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen und die Trassen von Fern-, Regional- und S-Bahn als Bahnfläche dargestellt.

Erhalt und Funktion dieser Verkehrsanlagen werden durch den Bebauungsplan nicht berührt. Die betreffenden Straßen werden bis zu deren Mitte durch den Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert, eine Einteilung der Straßenverkehrsflächen im Bebauungsplan erfolgt nicht. Die Bahnflächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

3.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP), in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), der zuletzt am 31. Oktober 2019 (ABl. S. 7148) geändert worden ist, stellt die Flächen der Parkanlage als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage dar, im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs auch mit der Zweckbestimmung Sport. Vorhandene Bahnanlagen der Fern- und Regionalbahn werden durch Darstellung als Bahnfläche gesichert (vgl. Kapitel I 3.1.3).

Die durch das Gleisdreieck verlaufenden Trassen der S-Bahnlinien S1 und S2 sowie der U-Bahnlinien U1, U2 und U7 und deren Bahnhöfe sind im FNP ober- bzw. unterirdisch verlaufend dargestellt. Des Weiteren wird die geplante Streckenführung mit Bahnhof der S-Bahnlinie S21 dargestellt.

Der FNP stellt die Fläche des Technischen Museums als Gemeinbedarfsfläche „Kultur“ dar. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ragt in diese Gemeinbedarfsfläche hinein.

Für den Bereich des Ostparks enthält der FNP eine Nutzungsbeschränkung durch schadstoffbelasteten Boden.

Zur Entwickelbarkeit des Bebauungsplans aus dem FNP siehe Kapitel III.2.

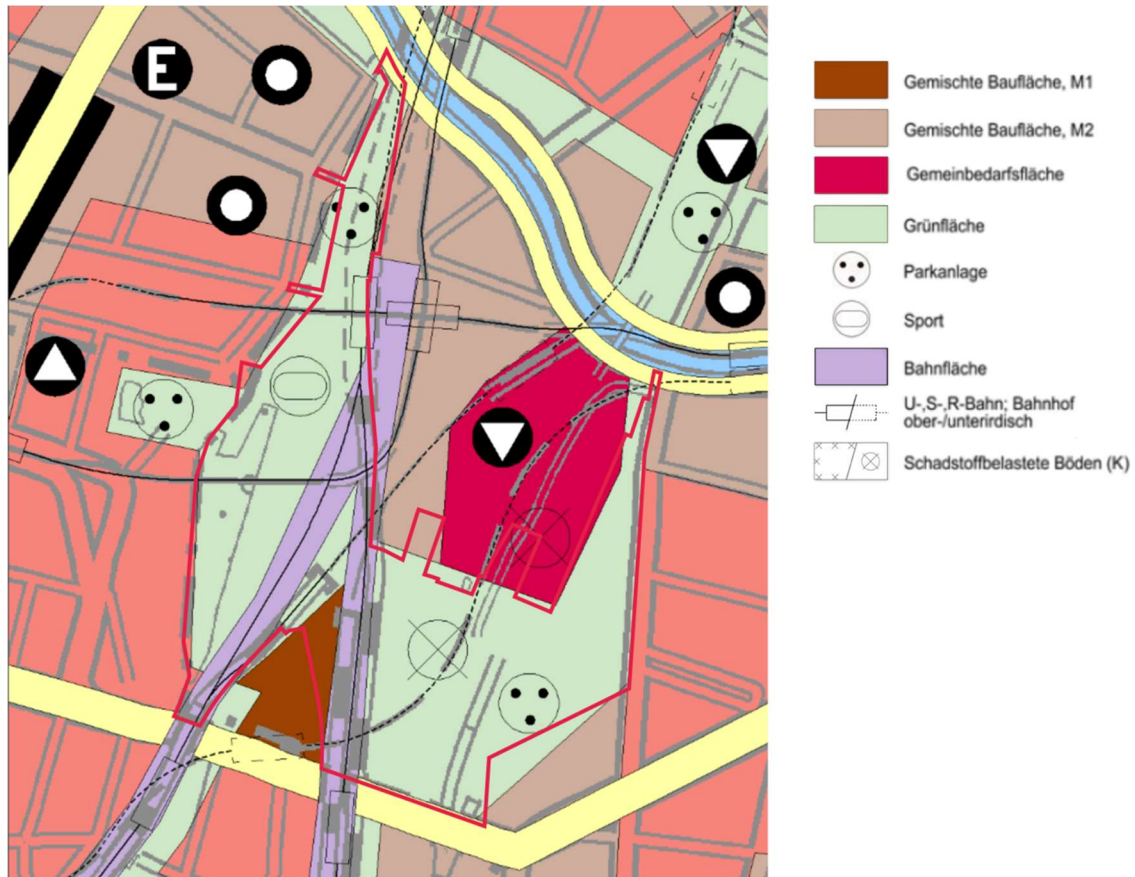


Abb.1: Ausschnitt aus der aktuellen Arbeitskarte des FNP Berlin

3.3 Landschaftsprogramm (LaPro) und Landschaftspläne

3.3.1 Das Landschaftsprogramm Berlin (LaPro)

Das Landschaftsprogramm Berlin (LaPro) einschließlich Artenschutzprogramm Berlin in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (ABl. S.1314) stellt übergeordnet die Belange von Natur und Landschaft dar. Es ist ein strategisches, gesamtstädtisches Instrument der Planung, um integrative Umweltvorsorge zu betreiben.

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm stellt eine vor allem auf qualitative Ziele und Anforderungen bezogene Ergänzung zum FNP dar und bildet im Zusammenspiel mit diesem die Grundlage der künftigen Stadtentwicklung. Es beinhaltet Vorgaben, Ziele und Anforderungen, die bei allen weitreichenden räumlichen Planungen und Abwägungsverfahren einzubeziehen sind und ist behördenverbindlich.

Das LaPro besteht aus den vier thematischen Programmplänen:

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

sowie der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption.

Hinsichtlich der für das Plangebiet relevanten Aussagen wird auf Kapitel II 1.2.3 verwiesen.

3.3.2 Landschaftsplan

Das Plangebiet befindet sich im Geltungsbereich des im Jahr 1982 eingeleiteten Landschaftsplans VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“. Er konkretisiert die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege unter Berücksichtigung der näheren örtlichen Erfordernisse und erforderlichen Maßnahmen. Hinsichtlich der Planinhalte wird auf Kapitel II 1.2.5 der Begründung verwiesen.

3.4 Stadtentwicklungsplanungen

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB sind die Ergebnisse eines beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzepts und von sonstigen städtebaulichen Planungen bei der Aufstellung eines Bebauungsplans zu berücksichtigen. Im Bebauungsplanverfahrens VI-140a sind dies die vom Senat beschlossenen Stadtentwicklungsplanungen sowie sonstige städtebauliche Planungen des Senats und des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.

3.4.1 Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima

Der StEP Klima (Senatsbeschluss vom 31. Mai 2011) verfolgt das Ziel, die Stadt auf den Klimawandel vorzubereiten. Der Klimawandel trifft die Städte auf besondere Weise, er wirkt sich auf das Bioklima und damit auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen aus. Der StEP Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin. Ziele sind u.a.

- gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Hitzebelastungen im bebauten und unbebauten Bereich zu verhindern,
- die ökologischen Systeme der Gewässer auch bei veränderten Niederschlagscharakteristiken zu stabilisieren,
- ein häufiges Überlaufen der Mischwasserkanalisationen zu verhindern,
- Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in Natur- und Freiräumen zu sichern und
- eine gute Erreichbarkeit mit ÖPNV zu sichern.

Das Plangebiet ist keinem Bereich mit bioklimatischer Belastung zugeordnet. Zukünftig ist jedoch nachts von einer bioklimatischen Belastung auszugehen. Die das Planungsgebiet umgebenden Nutzungen sind den Bereichen zuzuordnen, die aktuell von einer bioklimatischen Belastung tags und nachts betroffen sind und für die noch mit einer Zunahme der Belastung auszugehen ist.

Die Stadtbäume und Grünflächen im Planungsgebiet sind als potenziell empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer dargestellt. Der östliche Teil des Planungsgebietes (Bereich „Wäldchen“) und der südwestliche Bereich (Bereich Kleingärten) des Planungsgebietes sind als Grün- und Freifläche mit prioritärem Handlungsbedarf dargestellt. Diese Grün- und Freiflächen sind zu qualifizieren und anzupassen. Im übrigen Planungsgebiet sind die Potenziale zur Entsiegelung auszuschöpfen.

Der überwiegende Teil des Planungsgebietes gehört wie alle Flächen im S-Bahnring zum Handlungsfeld Mischwassersystem, das sehr überlaufanfällig ist und damit zu einer Verschmutzung der Gewässer beiträgt. Der Stauraum in der Mischwasserkanalisation ist zu erweitern und optimal zu bewirtschaften. Nur der westliche Teil des Planungsgebietes ist an die Trennkanalisation (Schmutz- und Regenwasserkanalisation) angeschlossen.

Die Planung entspricht den Zielsetzungen des STEP Klima, da eine klimarelevante Freifläche, auf der das vor Ort anfallende Niederschlagswasser versickert werden kann, dauerhaft gesichert wird.

StEP Klima KONKRET

Der StEP Klima KONKRET vom Juli 2016 ergänzt den Stadtentwicklungsplan Klima von 2011. Er vertieft und profiliert dessen Inhalte – insbesondere bezüglich der Maßnahmen zur Anpassung der Stadt Berlin an die Folgen des Klimawandels – und liefert Handreichungen für die Praxis.

Der Bebauungsplan sichert vorhandene Parkanlagen und Kleingärten in einer Größenordnung von insgesamt ca. 25 ha. Diese werden als öffentliche bzw. private Grünfläche festgesetzt, so dass durch den Bebauungsplan dem Klimawandel entgegenwirkt wird. Der Bebauungsplan trägt somit den Erfordernissen des Klimaschutzes gemäß § 1a Abs. 5 BauGB Rechnung.

3.4.2 Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

Im StEP Verkehr (Senatsbeschluss vom 29. März 2011) werden die verschiedenen Verkehrsarten hinsichtlich ihrer Bestandssituation und Haupttrassen verortet und ihr zukünftiger Ausbau dargestellt.

In der Planung für das Jahr 2025 werden die Yorckstraße und das Schöneberger Ufer als übergeordnete Straßenverbindung der Stufe II dargestellt. Die Möckernstraße, im Bestand 2017 noch eine örtliche Straßenverbindung der Stufe III, erfährt eine Herabstufung als Ergänzungsstraße (weitere Straßen von besonderer Bedeutung). Der Fuß- und Radweg, der Ost- und Westpark funktional miteinander verbindet, wird im StEP Verkehr als Radfernweg ausgewiesen und hat somit übergeordnete Bedeutung.

Die geplante Trasse der S-Bahnlinie S21 ist, anders als im StEP Verkehr 2015, im Planungshorizont 2025 des StEP Verkehr (Stand März 2011) im Bereich des Gleisdreiecks nicht mehr dargestellt, da die Umsetzung der Planung mittelfristig wegen zu hoher Kosten nicht erfolgen sollte. Wie in der derzeitigen Koalitionsvereinbarung der regierungstragenden Parteien im Land Berlin festgelegt wurde, soll die Planung der S-Bahnlinie S21-Linie jedoch wieder forciert werden. Vor diesem Hintergrund wurde die Deutsche Bahn aufgefordert, mit den Planungen für die neue S-Bahntrasse zügig zu beginnen. Die vertraglichen Verhandlungen für den Planungsbeginn zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn AG sind mittlerweile abgeschlossen, der Planungsbeginn für den 3. Bauabschnitt der S-Bahnlinie S 21 ist offiziell erfolgt. Die erforderlichen Bahnbetriebsflächen sind entsprechend freizuhalten.

3.4.3 Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen

Der aktuelle Stadtentwicklungsplan Wohnen (Senatsbeschluss vom 08. Juli 2014) benennt die raumbezogenen wohnungspolitischen Leitbilder, Ziele, Instrumente und Maßnahmen für den geplanten Neubau von Wohnungen bis etwa zum Jahr 2025. Die Herausforderung für Berlin besteht aktuell darin, der steigenden Wohnungsnachfrage durch zusätzliche Wohnungsangebote zu begegnen und die Mieten sozialverträglich zu halten. Der StEP Wohnen 2025 zeigt daher die größten Flächenpotenziale für Wohnungsneubau in Berlin, trifft Aussagen zum erforderlichen Umfang, der Verteilung und dem Umsetzungszeitraum des künftigen Neubaus in der Stadt.

Im StEP Wohnen 2025 liegt das Plangebiet innerhalb des Neubaubereichs Gleisdreieck. Im Umfeld der Parkanlage sind mehrere Einzelstandorte mit insgesamt 2.400 Wohneinheiten und einer Realisierungseinschätzung von 2016 bis 2020 ausgewiesen.

3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebauliche Planungen

3.5.1 Planwerk Innere Stadt

Das Planwerk Innere Stadt (Senatsbeschluss vom 11. Januar 2011) wurde als städtebauliches Leitbild für die Berliner Innenstadt innerhalb des S-Bahn-Rings vom Berliner Senat beschlossen.

Das Konzept sieht eine nachhaltige Stadtentwicklung vor. Ziele sind unter anderem die Qualifizierung des öffentlichen Raumes und innerstädtischer Grün- und Freiflächen durch Verbesserung ihrer Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität sowie die Verknüpfung innerstädtischer Grün- und Freiflächen.

Das Planwerk Innere Stadt stellt den Geltungsbereich als bestehende bzw. geplante öffentliche Grünfläche dar. Der Bebauungsplan entspricht somit den Zielsetzungen des Planwerks Innere Stadt.

3.5.2 Lärminderungsplanung/Lärmaktionsplan 2013-2018 für Berlin

Das Land Berlin hat auf Grundlage des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes – BIm-SchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) im Jahr 2008 einen ersten gesamtstädtischen Lärminderungsplan aufgestellt. Dieser Plan wurde mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 fortgeschrieben und am 06. Januar 2015 durch den Senat von Berlin beschlossen. Der Lärmaktionsplan 2018-2023 wird derzeit erarbeitet.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung des Umgebungslärms. Der Lärmaktionsplan 2013-2018 beschreibt Strategien, um die weiterhin zu hohe Verkehrslärmbelastung zu reduzieren. Schwerpunkte dabei sind die Verbesserung der Infrastruktur, ein verbesserter Lärmschutz bei allen Planvorhaben und die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern. Neben gesamtstädtisch wirksamen Strategien sind im Lärmaktionsplan konkrete und detaillierte Handlungskonzepte für insgesamt 12 bezirkliche Teilräume und 8 Hauptver-

kehrsstraßen enthalten. Zudem werden Maßnahmen für die Verkehrslärmquellen Schienen- und Flugverkehr empfohlen.

Die an das Plangebiet angrenzende Yorckstraße sowie die bis zur Straßenmitte im Geltungsbereich liegende Möckernstraße sind Teil des Konzeptgebietes Mehringdamm/Gitschiner Straße. Das Konzeptgebiet Mehringdamm wie auch die darin liegende Konzeptstrecke Gitschiner Straße stehen exemplarisch für ein Gebiet mit sehr hohen Durchgangsverkehrsanteilen, die aufgrund des vorhandenen und geplanten Straßennetzes nicht großräumig verlagerbar sind. Strategien für die Möckernstraße, die zu einer Entlastung beitragen könnten, sind insbesondere verkehrslenkende Maßnahmen, eine Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) und straßenräumliche Maßnahmen (z. B. Anlage von Mittelinseln an Stellen mit Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer).

Derzeit ist keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Möckernstraße vorgesehen. Gleiches gilt für die übergeordneten Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Yorckstraße.

Zur Ermittlung und Bewertung der Belange des Schallimmissionsschutzes wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens eine schalltechnische Untersuchung (ALB 2018) durchgeführt, deren Ergebnisse im Bebauungsplan berücksichtigt wurden (s. Kapitel III 3.1.1.4)

3.5.3 Luftreinhalteplan

Der Luftreinhalteplan 2011-2017 (Senatsbeschluss vom 18. Juni 2013) enthält – aufbauend auf umfangreichen Analysen der Ursachen für hohe Luftbelastungen – zusätzliche Maßnahmen, um die Luftqualität weiter zu verbessern und den Zeitraum und das Ausmaß der Überschreitung der Grenzwerte so weit wie möglich zu reduzieren. Die vorgeschlagenen Maßnahmen betreffen die Handlungsfelder Stadtplanung, Verkehr, Wärmeversorgung, Baustellen, Industrie und Gewerbe.

Der Luftreinhalteplan 2011 – 2017 sieht für die Stadtplanung u.a. folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Luftaustausches und der Schadstoffbelastung vor: Erhalt und Ausweitung der Ausbreitungsbedingungen für den Luftaustausch, Vermeidung der Schaffung zusätzlicher Belastungsschwerpunkte, Einhaltung der Grenzwerte bei der Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen, Schaffung von Grünzügen und straßenbegleitende Grünflächen sowie Beachtung der Maßgaben der Stadtentwicklungspläne (insbes. Klima und Zentren).

Durch Sicherung von Freiflächen trägt der Bebauungsplan den Zielen des Luftreinhalteplans Rechnung.

Der Geltungsbereich liegt laut FNP innerhalb des Vorrangbereiches Luftreinhalteplanung. Da der Bebauungsplan keine bauliche Nutzung der Grundstücke vorbereitet, ist die Festsetzung zur Begrenzung des Schadstoffausstoßes von Brennstoffen nicht erforderlich.

3.6 Bereichsentwicklungsplanung (BEP)

In der räumlichen Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg 2005 (BEP 2005), in der von der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin am 10.07.2007 beschlossenen Fassung (Drucksache DS – 0064 – 1 / III), sind die Entwicklungsziele für das gesamte Gleisdreieck bereits einbezogen. Die Fläche der östlichen Parkanlage ist in der Planung als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage und Spielplatz dargestellt, für den Bereich des Westparks weist sie Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage, Spielplatz und Sportanlage aus. An der Ecke Möckernstraße/Tempelhofer Ufer ist ein Fußgängerbereich bzw. öffentlicher Platz dargestellt. Darüber hinaus enthält die Bereichsentwicklungsplanung für den Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans Bahnflächen, bestehende S- und U-Bahnlinien sowie die geplante S21-Bahntrasse. Das „Wäldchen“ ist in der Planung als Schutzgebiet bzw. geschützter Landschaftsbestandteil übernommen.

Die ursprüngliche Planung des Generalzugs, durch den die östlich und westlich ans Gleisdreieck angrenzenden Quartiere funktional verknüpft werden sollten, ist noch als wichtiger Fuß-/Radweg in der Bereichsentwicklungsplanung enthalten. Zudem stellt diese auch die ursprünglich im südlichen Bereich des Westparks angedachte (ungedekte) Sportanlage,

die zwischenzeitlich in das „Yorckdreieck“ verlagert und bereits auf dem Dach des Bau- und Fachmarktes realisiert wurde, dar. Diese Planungsziele werden nicht mehr verfolgt.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ entspricht somit im Wesentlichen den Zielen der Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg.

3.7 Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen

Sonstige vom Bezirk beschlossene städtebauliche Planungen mit Relevanz für das Plangebiet liegen nicht vor.

3.8 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne

An den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ grenzen bereits festgesetzte als auch im Verfahren befindliche Bebauungspläne in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte und Tempelhof-Schöneberg an. Darüber hinaus sind auch Bebauungspläne im Bezirk Mitte (Potsdamer Platz/Leipziger Platz), die nicht unmittelbar an das Bebauungsplangebiet angrenzen, relevant. Diese stehen mit dem Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ in einem sachlichen Zusammenhang und sind deshalb zu berücksichtigen.

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140 wurde durch den Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg am 29. Juni 2010 in mehrere Plangebiete geteilt, so dass der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang mit anderen Bebauungsplänen aufgestellt wird. Dies sind:

Bebauungsplan VI-140b

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140b umfasst das „Parkhaus am Gleisdreieck“, das künftig durch Wohnnutzung ergänzt werden soll. Das Verfahren wird derzeit nicht fortgeführt.

Bebauungsplan VI-140caa

Mit Beschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg vom 14.06.2018 wurde der Bebauungsplan VI-140ca in die Bebauungspläne VI-140caa und VI-140cab geteilt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140caa umfasst den nördlichen Teil des Bauvorhabens „Urbane Mitte“ mit dem denkmalgeschützten U-Bahnhof Gleisdreieck und dem geplanten Umsteigebahnhof der S21. Durch die Aufstellung dieses Bebauungsplans soll Planungsrecht für die Realisierung von fünf Hochhäusern mit kerngebietstypischen Nutzungen geschaffen werden.

Bebauungspläne VI-140cab

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140cab umfasst den südlichen Teil des Bauvorhabens „Urbane Mitte“. Er schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung von 2 Türmen nebst Sockelgeschoss und einer privaten Erschließungsstraße in Verlängerung der Trebbiner Straße.

Bebauungsplan VI-140cb

Der Bebauungsplan VI-140cb umfasst den Bereich des ehemaligen Postbahnhofs. Der Geltungsbereich wird von der Hochbahnlinie der U1 durchquert und umfasst die Grundstücke Luckenwalder Straße 1-6, Trebbiner Straße 6 und Tempelhofer Ufer 31. Das Verfahren wird derzeit nicht fortgeführt.

Bebauungsplan VI-140d

Im Nordosten des Geltungsbereichs liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes VI-140d. Er umfasst das Gelände des Deutschen Technikmuseums sowie die östlich daran angrenzenden Flächen für eine Erweiterung, über die momentan auch ein Zugang zum Ostpark möglich ist. Das Verfahren wird derzeit nicht fortgeführt.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“, festgesetzt am 17.06.2014, schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des genossenschaftlichen Wohnprojektes „Möckernkiez“. Entlang der Yorck- und Möckernstraße wird eine Blockrandbebauung ermöglicht, in der Wohn- und Bürogebäude, nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe, die überwiegend der Versorgung des Gebietes dienen, Hotelnutzung, Gastronomie, Anlagen für kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke und das Wohnen nicht wesentlich störende Gewerbe- und Handwerksbetriebe zulässig sind. Im rückwärtigen Bereich des Baufeldes, der an den Ostpark grenzt, soll hingegen vorwiegend gewohnt werden. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“ bereitet Eingriffe in Natur und Landschaft vor, die nicht innerhalb seines Geltungsbereichs ausgeglichen werden konnten und Gegenstand der Sammelausgleichsmaßnahme „Park am Gleisdreieck“ sind.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“

Der noch im Aufstellungsverfahren befindliche vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für einen Bau- und Gartenfachmarkt mit Zooabteilung und einem Sportplatz auf dem Dach im sogenannten „Yorckdreieck“ zwischen den S-Bahntrassen der S1, S2 und S25. Durch Festsetzung einer mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastenden Fläche und die Verpflichtung zur Herstellung eines Parkzugangs im Durchführungsvertrag wird die öffentliche Zugänglichkeit des Westparks von der Yorckstraße aus planungsrechtlich gesichert. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ bereitet Eingriffe in Natur und Landschaft vor, die nicht innerhalb seines Geltungsbereichs ausgeglichen werden konnten und Gegenstand der Sammelausgleichsmaßnahme „Park am Gleisdreieck“ sind.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140fb VE „Nahversorger“

Zur Sicherung einer geplanten Einzelhandelseinrichtung zur Nahversorgung im Yorckdreieck wurde am 23.06.2015 die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140fb VE „Nahversorger“ beschlossen. Der Nahversorger wurde zwischenzeitlich auf Grundlage des § 34 BauGB genehmigt und realisiert.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140g VE

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140g VE, festgesetzt am 27.09.2016, umfasst das Baufeld an der Dennewitzstraße im Nordwesten des Gleisdreiecks. Das Plangebiet ist durch die Hochbahntrasse der U-Bahnlinie U1 in zwei Teile gegliedert. Während der nördliche Teil der Hotelnutzung dient, soll im südlichen Teil vorwiegend gewohnt werden.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“, festgesetzt am 23.04.2013, setzt für das mittlere der drei am Westrand des Gleisdreieckgeländes gelegenen Baufelder entlang der Flottwellstraße drei Wohngebäude fest. In den Erdgeschossen und 1. Obergeschossen sind zudem der Versorgung des Gebiets dienende Läden und Gastronomiebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke, nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie Räume für freie Berufe zulässig. Von Nord nach Süd ist ein mäandrierender Baukörper ausgebildet, der drei Wohnhöfe mit unterschiedlichem Charakter ausbildet. Zwei dieser Wohnhöfe grenzen unmittelbar an den Westpark an. Die Bebauung wird an zwei Stellen geöffnet, um Sichtbeziehungen von der Flottwellstraße hin zum neuen Stadtpark zu ermöglichen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ bereitet Eingriffe in Natur und Landschaft vor, die nicht innerhalb seines Geltungsbereichs ausgeglichen werden konnten und Gegenstand der Sammelausgleichsmaßnahme „Park am Gleisdreieck“ sind.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“, festgesetzt am 08.03.2016, setzt für das nördliche der Baufelder entlang der Flottwellstraße Wohngebäude sowie ein Hotel fest. In Korrespondenz zum Potsdamer Platz und in Sichtachse zum Tilla-

Durieux-Park ermöglicht der Plan ein individuelles kompaktes Einzelgebäude als Hotel, dass durch ein zusätzliches Geschoss städtebaulich betont wird. Südlich grenzen zwei Wohngebäude an, in denen in den beiden unteren Geschossen auch der Versorgung des Gebiets dienende Läden und Gastronomiebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke, nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie Räume für freie Berufe zulässig sind. Diese Gebäude bilden zum Park einen Hof aus. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“ bereitet keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor.

Zudem grenzen die folgenden festgesetzten Bebauungspläne an das Bebauungsplangebiet VI-140a „Park am Gleisdreieck“ an:

Bebauungsplan VI-150g-1

Der Bebauungsplan VI-150g-1, festgesetzt am 20.06.2006, grenzt an die nordöstliche Grenze des Geltungsbereichs an. Der Bebauungsplan setzt für das Areal des ehemaligen Anhalter Bahnhofs Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung „Schule und Sporthalle“ und „Anlage für kulturelle Einrichtungen“ (Tempodrom) sowie Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“, „öffentliche Parkanlage mit Kinderspielplätzen“ und „öffentlichen Sportplatz“ fest.

Bebauungsplan VI-68

Der Bebauungsplan VI-68 beinhaltet die Festsetzung von öffentlicher Verkehrsfläche des Tempelhofer Ufers.

Bezirk Mitte

Angrenzende und im Verfahren befindliche Bebauungspläne im Bezirk Mitte sind:

Bebauungsplan II-176

Für das Gelände zwischen Karlsbad, Flottwellstraße, Lützowstraße und Bissingzeile westlich der Flottwellstraße wurde der Bebauungsplan II-176 am 09.11.2000 festgesetzt. Der Plan weist im wesentlichen Mischgebiete, ein Kerngebiet, ein allgemeines Wohngebiet, einen Gemeinbedarfsstandort Kindertagesstätte und einen öffentlichen Spielplatz aus.

Bebauungsplan 1-42b

Der Bebauungsplan 1-42b, festgesetzt am 17.02.2009, setzt für den Baublock zwischen Lützow-, Flottwell-, Pohl- und Körner Straße ein Mischgebiet fest.

Bebauungspläne, die zwar nicht an den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a angrenzen, mit diesem aber inhaltlich in engem Zusammenhang stehen, sind:

Bebauungsplan II B-5

Der Bebauungsplan II B-5, festgesetzt am 28.06.1994, gibt den Rahmen für die Entwicklung des Potsdamer und Leipziger Platzes vor. Er beruht auf dem Siegerentwurf des im Jahr 1991 ausgelobten städtebaulichen Wettbewerbs. Bei dem Bebauungsplan II B-5 handelt es sich um einen einfachen Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB, der in der Folgezeit in Teilbereichen durch mehrere qualifizierte Bebauungspläne ersetzt wurde bzw. wird. Von diesen sind für den Bebauungsplan VI-140a die Bebauungspläne I-15a, I-15b, I-16, II-163, II-164, II-165 und II-166 relevant. Der Bebauungsplan I-15b befindet sich derzeit noch im Verfahren.

Bebauungspläne I-15a, I-15b, I-16, II-163, II-164, II-165 und II-166

Die qualifizierten Bebauungspläne I-15a, I-16, II-163, II-164, II-165 und II-166 wurden für einzelne Bauvorhaben am Potsdamer Platz und Leipziger Platz aufgestellt. Der Bebauungsplan I-15b für einen Teilbereich des Leipziger Platzes befindet sich derzeit noch im Verfahren. Durch die genannten Bebauungspläne wurden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Der Ausgleich dieser Eingriffe war im Geltungsbereich der einzelnen Bebauungspläne aufgrund der planerisch gewollten, hohen Ausnutzung der Grundstücke nur begrenzt möglich. Aus diesem Grund sollte, unter Beibehaltung der städtebaulichen Konzeption, eine Kompensationsmaßnahme außerhalb der Plangebiete entwickelt werden. Insbesondere umfasste diese Maßnahme die Schaffung einer Parkanlage auf dem Potsdamer/Anhalter Güterbahnhof im Gleisdreieck, der in einem räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den Eingriffsorten steht. Durch den Bebauungsplan VI-140a wird die Ausgleichsfläche im Park am Gleisdreieck den Eingriffsbebauungsplänen zugeordnet.

Bezirk Tempelhof-Schöneberg

Bebauungspläne im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, die an den Geltungsbereich des Bebauungsplan VI-140a angrenzen bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft liegen, sind:

Genereller Bebauungsplan 7-37 Ba

Der generelle Bebauungsplan 7-37Ba wird zur Überleitung des Baunutzungsplans aufgestellt (Aufstellungsbeschluss vom 21.07.2009). Der Geltungsbereich grenzt an die östliche Geltungsbereichsgrenze des Bebauungsplans VI-140a an.

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 7-66 VE

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans 7-66 VE (festgesetzt am 17.04.2018) im Bezirk Tempelhof-Schöneberg liegt südlich der Yorckstraße. Dieser schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des überwiegend brachgefallenen ehemaligen Bahngeländes entlang der Bautzener Straße in Richtung Süden zu einem Wohngebiet. Das gesamte Vorhaben befindet sich derzeit in der Umsetzung, ein Großteil der Bebauung ist bereits fertig gestellt. Im zentralen Bereich des Baugebietes hat bereits ein Einzelhandelsbetrieb (Vollsortimenter und straßenbegleitende kleine Läden) eröffnet. Der Bebauungsplan sichert zudem eine an der Yorckstraße gelegene Fläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Stadtplatz mit Treppenanlage“. In Zusammenhang mit der Ertüchtigung der Yorckbrücke Nr. 5 soll die geplante Treppe das sicherere und bequemere Queren der Yorckstraße für Fußgänger ermöglichen und damit auch die Zugänglichkeit des Parks am Gleisdreieck verbessern. Auf der südlichen Grundstücksfläche ist eine öffentliche Parkanlage als Anschluss an die vorhandene öffentliche Parkanlage geplant.

Bebauungsplan XI-101x

Der Bebauungsplan XI-101x für das Gelände zwischen Bezirksgrenze Friedrichshain-Kreuzberg, Kurfürstenstraße, Nelly-Sachs-Park (teilweise) und Bülowstraße, festgesetzt am 20.06.2006, setzt im Wesentlichen ein allgemeines Wohngebiet und eine öffentliche Parkanlage (Nelly-Sachs-Park) fest. Der östliche Bereich des Bebauungsplangebietes, der an den Park im Gleisdreieck grenzt, ist als allgemeines Wohngebiet mit einer 5-geschossigen Bebauung und einer Fläche mit Pflanzbindung ausgewiesen. Ein Fußgänger- und Radfahrbereich stellt eine Verbindung zwischen Bülowstraße und Kurfürstenstraße her. Durch weitere mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastende Flächen werden Verbindungen vom Nelly-Sachs-Park und von der Kurfürstenstraße zum „Park am Gleisdreieck“ planungsrechtlich gesichert.

Bebauungspläne XI 92 und XI 134a

Die Bebauungspläne XI 92 und XI 134a für das Gelände zwischen Kulmer Straße/ Bülowstraße und der Bezirksgrenze weisen im Wesentlichen ein Gewerbegebiet und ein Mischgebiet aus. Durch Gehrechte ist eine Verbindung zwischen Parkanlage und den angrenzenden Wohngebieten gesichert.

3.9 Planfeststellungen/eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen

Nach der Wiedervereinigung wurde das Gleisdreieck als großes Flächenpotenzial für die Stadtentwicklung interessant. Aus diesem Grund wurde ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept erarbeitet. Dieses sieht mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor, die zentralen Flächen sollen dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft durch Herstellung einer Parkanlage dienen (näher dazu Kapitel I 4.1).

In diesem Zusammenhang wurden die gewidmeten Bahnflächen im Areal Gleisdreieck auf Antrag der Vivico Real Estate GmbH, vertreten durch die Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH, einer Entbehrlichkeitsprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden mit Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 09.07.2008 umfangreich Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Betriebsnotwendige Flächen sind weiterhin dem Bahnbetriebszweck gewidmet und unterliegen der Fachplanung. Festsetzungen im Bebauungsplan, die der besonderen Zweckbestimmung dieser Anlagen und Flächen widersprechen, sind unzulässig. Die entsprechenden Flächen werden im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen (siehe Kapitel III 3.8.2). Im Plangebiet sind dies insbesondere die vorhandenen Trassen der unterschiedlichen Schienenverkehrsträger S-, U-, Regional- und Fernbahn, die Gleise der Museumsbahn sowie die Vorhalteflächen für die geplante S-Bahntrasse S21 und die Potsdamer Stammbahn. Hiervon unberührt sind die weiterhin betriebsnotwendigen, aber als überplanbar eingestuft Flächen. Dies sind im Plangebiet der nördliche Abschnitt des Fernbahntunnels sowie der südliche Teil der Tunnelanlage der S-Bahnlinie S1. Der entsprechende Abschnitt des Fernbahntunnels wird zulässigerweise als öffentliche Parkanlage überplant.

Weiterhin betriebsnotwendige und nicht überplanbare Flächen wie die Vorhalteflächen für die geplante S-Bahntrasse der S 21 und die Potsdamer Stammbahn wurden auf der Grundlage eines Dienstbarkeitsvertrag zwischen dem Land Berlin und der Eigentümerin, der Deutschen Bahn Netz AG, in die Parkplanung integriert. Eine Überplanung als öffentliche Parkanlage würde jedoch der besonderen Zweckbestimmung dieser Flächen widersprechen und wäre, wie oben dargelegt, unzulässig. Letzteres gilt auch für die weiterhin betriebsnotwendige Museumsbahn, die jedoch anders als die übrigen gewidmeten Bahnflächen Eigentum des Landes Berlin ist. Für diese werden in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung bauleitplanerische Aussagen getroffen, die der besonderen Zweckbestimmung der Anlagen und Flächen nicht widersprechen (s. Kapitel III 3.3).

4 Entwicklung der Planungsüberlegungen

4.1 Entwicklungskonzept Gleisdreieck

Nach der starken Bombardierung gegen Kriegsende 1944/45 wurden die Bahnanlagen des Gleisdreiecks provisorisch wiederhergestellt und befanden sich dann durch die nachfolgende Teilung Berlins in einem politischen Vakuum. In diesem Zeitraum von etwa 40 Jahren fielen die Flächen allmählich brach, auch weil sie für großflächige Autobahn- und Straßen-trassen vorgesehen waren. Weitgehend ungenutzt und sich selbst überlassen, wurden die Bahnflächen und -anlagen zunehmend von Pflanzen- und Tierarten besiedelt. Es entwickelte sich im Laufe der Jahre eine urbane Brache, eine grüne Oase mit ganz eigenem Charakter, die aber von der Öffentlichkeit nicht betreten werden durfte. Große Teile wurden 1993 durch die Einrichtungen der Baulogistik für den Potsdamer/Leipziger Platz und den Fernbahn- und Straßentunnel ökologisch zerstört. Eine kleine Fläche dieses Ursprungscharakters findet sich heute noch nördlich des Landwehrkanals zwischen Schöneberger Straße und Möckernstraße (Robinienwald am Tempodrom) und eine weitere auf dem Schöneberger Südgelände in Berlin. Der Kern des Gleisdreiecks wird durch das sogenannte „Wäldchen“ gebildet, ein typischer ruderaler Stadtwald, der durch Pionierarten (insb. Robinie) und Wärme liebende Arten (z.B. Steinweichel) geprägt wird. Die zum Teil illegale Nutzung des

Gleisdreiecks ab den 1980er Jahren führte allerdings auch zu erheblichem Vandalismus. Gebäude wie alte Stellwerkhäuschen, Lokschuppen oder alte Lokomotiven wurden zerstört.

Durch die Wiedervereinigung rückte die zentrale Lage des Gleisdreiecks in Hinblick auf die Gesamtstadt wieder in den Vordergrund. Gleiches gilt für den Bereich Potsdamer/Leipziger Platz, für den nach der Wiedervereinigung an der Nahtstelle ehemals getrennter Stadthälften und im Zentrum Berlins eine umfassende städtebauliche Neuordnung erforderlich war. Im Zuge der Planungen für den Potsdamer und Leipziger Platz wurde ein Eingriffsgutachten erstellt (ag.u, 1993). Dieses kommt zu dem Ergebnis, dass durch einen Park auf dem Gleisdreieck mit einer Gesamtgröße von 19,3 ha – unter Einbeziehung des unter Schutz stehenden „Wäldchens“ – rund 40% des Eingriffs kompensierbar sind. Vor diesem Hintergrund erfolgte im Jahr 1994 ein Notenwechsel zwischen dem Land Berlin, dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG. Darin stellte das Bundeseisenbahnvermögen dem Land Berlin in Aussicht, Teilflächen von insgesamt 16 ha Größe auf dem Potsdamer und Anhalter Güterbahnhof (im Gleisdreieck) zum Zweck der Herstellung einer Parkanlage, durch die bau- und planungsbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer/Leipziger Platz kompensiert werden sollten, zu übereignen. Dabei sollten die Flächen auf dem Gelände des Anhalter Güterbahnhofs zusammen mit dem „Wäldchen“ eine Grünanlage bilden. Zudem sollte die Bebaubarkeit einzelner Teilbereiche geprüft werden.

Vor dem Hintergrund dieses Notenwechsels wurde im Jahr 1997 die Arbeitsgemeinschaft Gruppe Planwerk mit Becker Giseke Mohren Richard von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie mit der Aktualisierung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes für das Gleisdreieck beauftragt. Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete am Rand des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor. Die verbleibenden, zentralen Flächen sollten zu einem Stadtpark entwickelt werden. Entsprechend der Lage, Zuordnung und den Gegebenheiten sollten unterschiedliche Raumtypen entstehen. Die Achse des Generalszuges wurde aufgenommen und geschlossen, indem vorhandene und geplante Gleisanlagen von Fern-, Regional- und S-Bahn überbrückt werden sollten. Die Vorschläge des Entwicklungskonzeptes fanden Eingang in das 1999 beschlossene „Planwerk Innenstadt Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, sowie in den Flächennutzungsplan.

4.2 Entwurf des Bebauungsplans VI-140

Der Bezirk leitete im Jahr 1994 für das gesamte Gelände des Gleisdreiecks das Bebauungsplanverfahren VI-140 zur Umsetzung der in Kapitel I 4.1 dargestellten Entwicklungsvorstellungen ein und führte dies bis einschließlich der Trägerbeteiligung durch. Im Rahmen dieser Beteiligung erhob die Deutsche Bahn AG erhebliche Einwände auf Grundlage des Notenwechsels aus dem Jahr 1994 zwischen dem Land Berlin und der Deutsche Bahn AG zur zukünftigen Nutzung des Gleisdreiecks, so dass das Verfahren nicht weitergeführt werden konnte.

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

Die Änderungen betreffen im Wesentlichen:

- Zusätzliche Misch- und Kerngebietsflächen an der Flottwellstraße
- Zusätzliche Flächen des Mischgebietes im „Möckernkiez“
- Änderung der Nutzungsart des Bereiches Postbahnhof von Misch- zu Kerngebiet

Der Entwurf des Bebauungsplans VI-140 wurde anschließend bis zur Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und deren Auswertung, beschlossen am 11. Dezember 2007, durchgeführt.

Der Bebauungsplanentwurf VI-140 sieht für den überwiegenden Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ die Festsetzung als öffentliche Grünfläche, differenziert nach der konkreten Zweckbestimmung, vor: Der nördliche Bereich des Westparks und der Ostpark werden als „Öffentliche Parkanlage und Spielplatz“, der südwestliche im Bereich der Kleingartenanlage als „Öffentliche Parkanlage und Sportplatz“ und der Bereich der Gleisinseln als „Öffentliche Parkanlage“ ausgewiesen.

Die angrenzenden Baufelder, für die gleichfalls konkretisierende Bebauungspläne aufgestellt werden bzw. bereits festgesetzt sind, sind im Entwurf des Bebauungsplans V-140 als Misch-, Kern- oder Sondergebiet Parken sowie als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung „Technisches Museum“ vorgesehen (näher dazu Kapitel I 3.8).

Überdies enthält der Bebauungsplanentwurf VI-140 öffentliche Verkehrsflächen und übernimmt nachrichtlich planfestgestellte bzw. gewidmete Bahnflächen, unter Denkmalschutz stehende Einzel- und Gesamtanlagen sowie Wasserflächen. Auch wurden in seinem Geltungsbereich Überquerungsmöglichkeiten der Gleise für den sogenannten Generalzug, der die Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Friedrichshain-Kreuzberg miteinander verbinden sollte, durch Geh- und Radfahrrechte gesichert.

Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan durch einen Teilungsbeschluss des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg in die Bebauungspläne VI-140a-VI-140i geteilt. Die neuen Baufelder wurden an private Investoren veräußert, die entsprechenden Teilbebauungspläne sind aufgestellt bzw. festgesetzt.

Der vorliegende Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ präzisiert den planungsrechtlichen Rahmen für die beiden Hälften des Gleisdreieckparks und übernimmt die planfestgestellten bzw. eisenbahnrechtlich gewidmeten Bahnflächen entsprechend dem Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken aus dem Jahre 2008. Vor diesem Hintergrund sind die als Bahnanlage nachrichtlich übernommenen Flächen umfangreicher als im Entwurf des Bebauungsplans VI-140 aus dem Jahr 2007 (z.B. im Bereich der Gleisinseln).

Auch in anderen Teilbereichen weicht er von dem Bebauungsplanentwurf VI-140 ab: Die im Südwesten des Plangebietes ausgewiesene Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkanlage und Sportplatz“ wird im Bereich der Kleingartenanlage nunmehr als „private Dauerkleingärten“ festgesetzt. Diese Änderung erfolgte aufgrund der Verlagerung der erforderlichen Sportplatzanlage in das Baufeld des Teilbebauungsplans VI-140fa VE „Yorckdreieck“ und der damit einhergehenden Möglichkeit des Erhalts der Dauerkleingärten. Im Ostpark wird das „Wäldchen“ als naturnahe öffentliche Parkanlage gesichert, da dieses einerseits für den Arten- und Biotopschutz von besonderer Bedeutung und durch ein öffentliches Wegenetz auch erlebbar ist. Andererseits soll eine intensive Inanspruchnahme zu Zwecken der Erholung und Freiraumnutzung ausgeschlossen sein.

4.3 Städtebaulicher Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks

Wie in Kapitel I 4.1 dargelegt, erfolgte im Jahr 1994 ein Notenwechsel zwischen dem Land Berlin, dem Bundeseisenbahnvermögen und der Deutsche Bahn AG, in dem das Bundeseisenbahnvermögen dem Land Berlin Teilflächen des Gleisdreiecks von insgesamt 16 ha Größe für die Herstellung einer Parkanlage in Aussicht stellte. Diese Maßnahme sollte bau- und planungsbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer und Leipziger Platz kompensieren.

In den Jahren darauf führten das Land Berlin und der Bezirk Kreuzberg mit der Vivico Real Estate GmbH als Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG weitere Verhandlungen über die künftige Nutzung des Gleisdreiecks (näher dazu Kapitel I 4.2). Auf der Grundlage der Verhandlungsergebnisse wurde im September 2005 ein städtebaulicher Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH, der damaligen Haupteigentümerin der Grundstücke, über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Der Vertrag konkretisiert den oben genannten Notenwechsel und regelt insbesondere die künftige Nutzung der nicht mehr für Bahnzwecke benötigten Flächen als öffentliche Parkanlage und für die Entwicklung von 4 Baufeldern (Flottwellpromenade, Möckernkiez, Yorckdreieck und Urbane Mitte). Es wurde vereinbart, dass ein Großteil der öffentlichen Parkanlage mit einer Größe von insgesamt 16 ha für Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft in den Bebauungsplangebieten am Potsdamer/Leipziger Platz dient. Davon sollten gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag ca. 12 ha auf dem Gebiet des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs und ca. 4 ha auf dem Gelände des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs umgesetzt werden. Darüber hinaus wurde zugesichert, dass das „Wäldchen“ mit einer Größe von ca. 3,3 ha mit der herzustellenden Parkanlage verbunden wird. Demnach war im Gleisdreieck ein Park von mindestens 19,3 ha Größe umzusetzen. Weitere Flächen sollten dem Ausgleich von planungsbedingten Eingriffen in einzelnen Baufeldern am Rand des Gleisdreiecks dienen. Die Übergabe

der Flächen für die Parkanlage wurde in Abhängigkeit von den Verfahrensschritten des Bebauungsplans VI-140 vereinbart. Der oben genannte Notenwechsel aus dem Jahr 1994 ist Bestandteil der Anlagen zum städtebaulichen Rahmenvertrag.

Basierend auf den oben genannten vertraglichen Regelungen wurde das Bebauungsverfahren VI-140 bis zur Behördenbeteiligung im Jahr 2007 fortgeführt. Die Entwidmung der nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen erfolgte im Jahr 2008. Nach vorgeschalteter Entbehrlichkeitsprüfung wurden diese Flächen per Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Nachdem die eisenbahnrechtliche Entwidmung erfolgt und der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140 in die Bebauungsplangebiete VI-140a-VI-140i geteilt wurde (s. Kapitel I 4.2), konnten die einzelnen Bebauungsverfahren für die Baufelder und die öffentliche Parkanlage eingeleitet werden.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt wesentliche Inhalte des städtebaulichen Rahmenvertrags um: Er sichert zum einen Ausgleichsflächen durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage sowie das in die Parkanlage integrierte „Wäldchen“ (insgesamt 22,4 ha). Zum anderen ordnet er Ausgleichsflächen in einer Größenordnung von insgesamt 16 ha den Eingriffsbebauungsplänen am Potsdamer und Leipziger Platz und 1,3 ha Ausgleichsfläche den Eingriffsbebauungsplänen für drei angrenzende Baufelder zu. Mit Aufstellung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wird somit ein mehr als 2 Jahrzehnte währendes Stadtentwicklungsprojekt zum Abschluss gebracht.

4.4 Landschaftsplanerisches Konzept

Für die Gestaltung des Gleisdreieckparks wurde 2005/2006 ein offener, zweistufiger landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb im kooperativen Verfahren durchgeführt. Wesentliche Zielstellung des Wettbewerbs war es, einen Zusammenhang zwischen den durch Bahnflächen getrennten Parkteilen herzustellen und diese als Einheit erkenn- und erlebbar zu machen. Darüber hinaus sollten einerseits differenzierte Angebote für das Bewegungsbedürfnis der Anwohner formuliert und andererseits dem Wunsch nach Ruhe und Naturgenuss Rechnung getragen werden. Ökologisch wertvolle Bereiche sollten in das Parkkonzept eingebunden, historische Schichten und Relikte berücksichtigt werden.

Der Entwurf des Atelier Loidl, Berlin, wurde im Juli 2006 mit dem 1. Preis prämiert, das Preisgericht empfahl diesen als Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.

Das planerische Leitbild für die beiden durch die Fernbahntrasse getrennten Parkteile sieht großzügige Rasenflächen im Zentrum und einen vielfältig nutzbaren Rahmen für Spiel, Erholung und Kommunikation vor. Der Entwurf zeichnet sich durch eine großflächige, klare Gestaltung der Parkanlage aus und arbeitet den Kontrast zwischen gewachsener „Brachennatur“ und künstlich gebauten, vegetativen Elementen heraus. Einzelne Landschaftsbilder, z.B. weitläufige Wiesenflächen, Baumkulissen, „Stangenwald“ usw. ergeben zusammen ein Ganzes. Ein Netz aus öffentlichen Fuß- und Radwegen gewährleistet übergeordnete Wegeverbindungen zwischen den Stadtteilen, ermöglicht zahlreiche Quermöglichkeiten und sorgt für eine funktionale Einbindung des Parks in das bestehende Stadtgefüge.

Im Ostpark wird die wertvollste Fläche, das sogenannte „Wäldchen“, vertraglich in das landschaftsplanerische Konzept integriert. Charakteristisch für das „Wäldchen“ sind der großflächige Gehölzbestand mit den vor- und eingelagerten Stauden- und Grasfluren sowie die artenreichen Wald- und Gehölzbestände mit der Stein-Weichsel (*Prunus mahaleb*).

In den darauffolgenden Jahren wurde das Konzept in Teilbereichen modifiziert und umgesetzt. Im Jahr 2011 wurde der Ostpark fertiggestellt und für die Öffentlichkeit zugänglich, im Frühjahr 2013 folgte der Westpark. Der Park ist als öffentliche Grün- und Erholungsanlage gewidmet.

Zum Zeitpunkt der Auslobung des landschaftsplanerischen Wettbewerbs waren die angrenzenden Quartiere mit Spiel- und Bewegungsangeboten erheblich unterversorgt. Vor diesem Hintergrund sollte das Konzept für den „Park am Gleisdreieck“ in ausreichender Zahl Bereiche für Freizeitaktivitäten, Spiel und Bewegung anbieten.

In die Parklandschaft wurden im Zuge der Realisierung zahlreiche Freizeit-, Bewegungs- und Spielangebote für unterschiedliche Altersgruppen integriert:

Spielplätze für kleine und größere Kinder wurden gemäß des landschaftsplanerischen Konzeptes in räumlicher Nähe zu den angrenzenden Baugebieten realisiert und sind deshalb

fußläufig sehr gut für die angrenzende Bewohnerschaft erreichbar. Sie ergänzen die vorhandene und geplante Wohnnutzung. Im Westpark sind dies der Spielplatz in Höhe der Kurfürstenstraße und der Spielplatz östlich des Baufeldes Flottwellstraße Mitte. Im Ostpark befinden sich an der Möckernstraße der Spielplatz „Stangenwald“ oberhalb des Baufeldes „Möckernkiez“ und der Spielplatz „Kinderzimmer“ zwischen den Parkeingängen in Verlängerung von Obentraut- und Wartburgstraße. Darüber hinaus wurden im Westpark im Bereich der Hochbahnanlage der U-Bahnlinie U1 vielfältig nutzbare Spiel- und Bewegungsflächen, die u.a. von Kindern zum Radfahren und Skaten benutzt werden, angelegt.

Neben den Spielplätzen/-flächen für Kinder sind auch für andere Altersgruppen Angebote an Spiel- und Bewegungsflächen vorgesehen: Im westlichen Parkteil befinden sich insbesondere ein Mehrzweckfeld, ein Boulefeld sowie eine Kletterwand. Im Ostpark wurden zwischen Fernbahntrasse und „Wäldchen“ eine Skateranlage, eine Streetballanlage und ein Kleinfeld Fußball realisiert. Diese Flächen, auf denen geräuschintensive Aktivitäten möglich sind, wurden in ausreichendem Abstand zu vorhandenen bzw. geplanten Gebäuden angelegt.

Darüber hinaus bietet der Park zahlreiche Möglichkeiten für informelle Sportarten, die keiner besonderen Sportanlagen bedürfen, sondern im öffentlichen Raum z.B. auf konventionellen Weg- und Rasenflächen und unter freiem Himmel ausgeübt werden können (wie z.B. Jogging, Inline-Skating, Tai Chi).

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

Zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und das Ergebnis in einem Umweltbericht zusammengefasst, der im Folgenden dargestellt ist.

1 Einleitung

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind die Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB). Die Berücksichtigung dieser Belange erfolgt im Rahmen einer Umweltprüfung.

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

Der Inhalt der Umweltprüfung richtet sich nach den Anforderungen des Baugesetzbuches (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 sowie § 2 Abs. 4 und 2a und die Anlage zu § 2 Abs. 4 und 2a BauGB).

1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umfasst den überwiegenden Teil des Gleisdreiecks, der sich zwischen Schöneberger Ufer im Norden, Yorckstraße im Süden, Flottwellstraße und Dennewitzstraße im Westen und Möckernstraße im Osten erstreckt.

Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von 37,8 ha. Dabei entfallen 12,8 ha auf den Ostpark, 6,4 ha auf den Westpark, 2,8 ha auf die Kleingartenanlagen und 11,7 ha auf die Bahnflächen.

Ziel des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ ist es, die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover sowie eines Teils der Baufelder am Gleisdreieck auf dem Park am Gleisdreieck planungsrechtlich zu sichern. Die laut Verträgen nachzuweisenden Flächen werden als Öffentliche Parkanlage festgesetzt. Die Flächen, deren Bedarfe sich aus der Bauleitplanung ergeben, werden als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Der Bebauungsplan sichert Kleingärten als private Dauerkleingärten. Die Bahnflächen, die das Gebiet in Plan-, Hoch- und Tieflage kreuzen, werden als Bahnflächen nachrichtlich übernommen. Hierzu gehört auch die Vorhaltetrasse der geplanten S-Bahnlinie S 21.

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

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

1.2.1 Bundesnaturschutzgesetz und Berliner Naturschutzgesetz

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

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

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

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

Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden (§ 18 BNatSchG). Das Berliner Naturschutzgesetz enthält eine Positivliste von Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 16 NatSchG Bln). Gemäß § 1a BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in der Abwägung zu berücksichtigen. Der Bebauungsplan VI-140a dient der planungsrechtlichen Sicherung der Ausgleichsflächen der Bebauung des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes und der Deutschen Bahn für die Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140e VE „Möckernkiez“, VI-140fa VE „Yorckdreieck“ und VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“. Die Kompensationsermittlung erfolgte im Rahmen des Eingriffsgutachtens zum Potsdamer Platz (agu 1993) (vgl. Kapitel II 2.4.1.1), der Planfeststellung bzw. im Rahmen der einzelnen Bebauungspläne.

Der Geltungsbereich liegt weder in Schutzgebieten im Sinne der §§ 22 ff. BNatSchG noch in Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete) oder in Europäischen Vogelschutzgebieten. Erhaltungsziele und der Schutzzweck von FFH- und Vogelschutzgebieten sind durch die Planung nicht betroffen.

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen der besonders geschützten Arten. Danach ist es verboten Tiere der geschützten Arten zu fangen, zu töten oder Entwicklungsformen, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstätten der Natur zu entnehmen oder zu zerstören bzw. Pflanzen der geschützten Arten zu beschädigen oder zu vernichten. Der Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Bereitstellung einer naturschutzrechtlichen Ausgleichsfläche. Artenschutzrechtliche Erfordernisse werden im Rahmen der Umsetzung der Parkplanung behandelt (Markstein 2007-2011). Artenschutzrechtliche Verbote sind durch die Planung nicht betroffen (vgl. Kapitel II 2.5).

1.2.2 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

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

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt das Plangebiet als Öffentliche Parkanlage fest. Teile werden als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Durch den Bebauungsplan wird damit den Zielen des Bundes-Bodenschutzgesetzes entsprochen, da dauerhaft Funktionen des Bodens im Bereich der unversiegelten Flächen gesichert werden.

Die Umsetzung des Parks am Gleisdreieck als Ausgleich ermöglichte umfangreiche Entsiegelungen sowie Bodensanierungen und eine Verbesserung der natürlichen Bodenfunktionen. Den Zielen des Bundes-Bodenschutzgesetzes wird daher entsprochen.

1.2.3 Landschaftsprogramm (LaPro)

Fachplanerische Zielsetzungen ergeben sich in Berlin insbesondere aus dem Flächennutzungsplan und das auf diesen bezogene Landschaftsprogramm (LaPro) (einschließlich Artenschutzprogramm). Das Landschaftsprogramm stellt gemäß § 10 NatSchG Bln Entwicklungsziele und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege aufgrund der inhaltlichen Regelungen des Berliner Naturschutzgesetzes dar. Das Landschaftsprogramm ist in vier aufeinander abgestimmten Teilplänen gegliedert. Folgende Inhalte werden für das Gebiet des Bebauungsplans dargestellt:

1.2.3.1 Teilplan „Naturhaushalt/Umweltschutz“

Der Programmplan „Naturhaushalt/Umweltschutz“ stellt empfindliche und wertvolle Räume als Vorranggebiete für die Naturgüter Klima, Boden und Wasser dar. Das Plangebiet ist als Grün- und Freifläche dargestellt, die aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit erhalten und entwickelt werden soll. Ziele sind weiterhin die Anpassung an den Klimawandel, der Rückhalt des Wassers in der Landschaft, Beseitigung von Barrieren für den Luftaustausch. Es sind insbesondere klimaangepasste Pflanzen unter Bevorzugung hitze- und trockenstresstoleranter Arten zu verwenden.

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

Die an den Westpark angrenzende Kleingartenanlage wurde in das LaPro als Fläche für Kleingarten/Landwirtschaft/Gartenbau übernommen. Für diese Gebiete gilt u.a., dass der Nährstoffkreislauf gefördert und die klimatische Ausgleichsfunktion erhalten und entwickelt werden soll. Der Bereich der Kleingartenanlage wird zudem als sonstiger Boden mit besonderer Leistungsfähigkeit ausgewiesen. Vor diesem Hintergrund sind insbesondere Beeinträchtigungen der natürlichen Bodenfunktion und der Archivfunktion zu vermeiden und zu minimieren.

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

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ entspricht den Zielen des Teilplans. Durch die Umsetzung der Ausgleichsfläche der Bebauungspläne des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover sowie einzelner Baufelder als Park auf dem Gleisdreieck wird der Naturhaushalt aufgewertet. Es wurden umfangreiche Entsiegelungen und Sanierungen des Bodens vor allem im Ostpark durchgeführt. Dies wirkt sich auch positiv auf den lokalen Wasserhaushalt auf. Bei der Parkumsetzung wurden Bodenversiegelungen auf ein Mindestmaß begrenzt, Ausnahme bilden z.B. Wege für die Erschließung der Parkanlage. Intensive Nutzungen wurden auf vorhandenen gestörten Standorten und Versiegelungen angeordnet. Durch die Ausgleichsfläche wurde die klimatische Entlastungswirkung und Belüftung verbessert.

1.2.3.2 Teilplan „Biotop- und Artenschutz“

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

Das Plangebiet ist im Programmplan Biotop- und Artenschutz als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen eingestuft. In diesen werden insbesondere der Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biotischen Vielfalt, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, die Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung sowie die Entwicklung des gebietstypischen Baumbestands gefordert.

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

Die Parkanlage ist zudem als sonstige Eignungsfläche für den Biotopverbund, die es zu pflegen und zu entwickeln gilt, gekennzeichnet.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ entspricht den Zielen des Teilplans. Das „Wäldchen“ wird gesichert. Bei der Umsetzung der Ausgleichsfläche Park auf dem Gleisdreieck erfolgte eine Ökologische Beratung zur Berücksichtigung von Belangen des Naturschutzes. Besonders wertvolle Vegetationsflächen wurden in die Planung integriert. Bei Neupflanzungen und Ansaaten wurden primär gebietsheimische Pflanzen verwendet.

1.2.3.3 Teilplan „Landschaftsbild“

Im Programmplan „Landschaftsbild“ werden Entwicklungsräume entsprechend ihrer unterschiedlichen siedlungs- und landschaftsprägenden Merkmale dargestellt. Ziel ist der Erhalt

und die Entwicklung des Erscheinungsbildes der Stadtlandschaft, u. a. der Erhalt der markanten Landschaftselemente und der naturräumlichen Gliederung.

Das Plangebiet liegt innerhalb des städtischen Übergangsbereichs mit Mischnutzungen, in dem u.a. charakteristische Stadtbildbereiche sowie markante Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung erhalten und entwickelt werden sollen. Dabei sollen ortstypische Gestaltelemente sowie besondere Siedlungs- und Gestaltelemente berücksichtigt werden und eine Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen erfolgen. Vorhandene Parkanlagen sind zu erhalten und durch neue zu ergänzen. Landschaftsbildbeeinträchtigungen sollen beseitigt sowie prägende Landschaftselemente erhalten und entwickelt und ortsbildprägende Freiflächen sollen angelegt werden.

Ziel ist eine Landschafts- oder siedlungsraumtypische Grün- und Freifläche bzw. Vegetationsbestand.

Die Planung entspricht dem Teilplan. Im Rahmen der Parkumsetzung, die eine Ausgleichsfläche für Eingriffe der Bebauungspläne des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover und der Baufelder am Gleisdreieck darstellt, wurden Landschaftsbild prägende Grünstrukturen und Eisenbahnrelikte erhalten. Die charakteristischen Baumarten wurden in die Parkplanung integriert und durch Neupflanzungen ergänzt. Vorhandene Landschaftsbildschäden wurden beseitigt.

1.2.3.4 Teilplan „Erholung und Freiraumnutzung“

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung stellt das Plangebiet – mit Ausnahme der Kleingartenanlage im südwestlichen Teilgebiet – als Grünfläche/Parkanlage dar. Ziel ist die Entwicklung, Qualifizierung und Neuanlage mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten. Störende und beeinträchtigende Nutzungen sind auszulagern und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Das Plangebiet steht im Verbund mit dem südlich angrenzenden Flaschenhals im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Die Grünversorgung der angrenzenden Wohngebiete ist insgesamt als nicht ausreichend zu bezeichnen. Das auf Kreuzberger Seite angrenzende Quartier, welches durch den Mehringdamm, den Landwehrkanal sowie die Möckern- und die Yorckstraße begrenzt wird, ist zum überwiegenden Teil weder mit wohnungsnahem Grün, noch mit siedlungsnahen, übergeordneten Grünflächen ausreichend versorgt. Für den Bereich Tiergarten-Süd im Bezirk Mitte besteht im 500 m Einzugsbereich zum Gleisdreieck bis zur Potsdamer Straße ein Versorgungsdefizit an wohnungsnahen Grünanlagen. Durch die Bebauung der westlichen Flottwellstraße wird sich dieses noch erhöhen, da im Einzugsgebiet keine Flächen für weitere Grünanlagen vorhanden sind. Allerdings kann dieses Defizit durch die neuen Grünflächen in dem Park am Gleisdreieck reduziert werden. Die Versorgung mit siedlungsnahen Grünflächen ist gesichert, da der Großteil der Bewohner von Tiergarten-Süd im 1000 m - Einzugsbereich des Großen Tiergartens lebt. Im Bereich von Schöneberg-Nord ist die wohnungsnah Grünversorgung in dem betroffenen Bereich als unzureichend zu bezeichnen. Auch im siedlungsnahen Bereich ist eine unzureichende Versorgung festzustellen.

Die als private Dauerkleingärten festgesetzte Fläche wird als Kleingarten dargestellt. Zielsetzung ist die Entwicklung öffentlich nutzbarer und durchgängiger Kleingartenanlagen sowie die Einbindung der Anlagen in die Freiflächen- und Stadtstruktur.

Die Planung entspricht dem Teilplan. Die Umsetzung der Ausgleichsfläche als Park am Gleisdreieck reduziert bzw. behebt die bestehenden Defizite. Durch den Bebauungsplan wird die Ausgleichsfläche planungsrechtlich gesichert. Der Park ist durch vielfältige Nutzungsmöglichkeiten gekennzeichnet. Zudem wird durch Festsetzung einer mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belastenden Fläche die Möglichkeit einer öffentlichen Durchwegung der Kleingartenanlage planungsrechtlich gesichert.

1.2.3.5 Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption

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

nahmen des Ausgleichs die prioritären Räume und Flächen der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption des LaPro grundsätzlich vorrangig zu berücksichtigen.

Der Park am Gleisdreieck ist als eine überbezirkliche Ausgleichsfläche Teil der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption. Mit dem Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ soll die Ausgleichsfläche planungsrechtlich gesichert werden. Die Planung entspricht somit der Konzeption.

1.2.3.6 Biotopverbund

Der noch im Programmplan Biotop- und Artenschutz dargestellte Biotopverbund wurde anlässlich der Novelle des Bundesnaturschutzgesetz 2002 und der Aufnahme in das Berliner Naturschutzgesetz 2006 in § 2a (§ 3) vollständig überarbeitet. Gesetzliches Ziel des Biotopverbundes ist die Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger, ökologischer Wechselbeziehungen in der Landschaft, der gemäß § 20 NatschG Bln mindestens 15 Prozent der Landesfläche umfasst. Der Biotopverbund soll den Austausch zwischen den in Berlin vorkommenden Populationen, Tierwanderungen sowie natürliche Ausbreitungs- und Wiederbesiedlungsprozesse gewährleisten. Aufgrund der speziellen städtischen Bedingungen in Berlin wurde als methodischer Ansatz zur Prüfung geeigneter Flächen für den Biotopverbund ein eigenes Zielartenkonzept entwickelt. Zielarten sind Tier- und Pflanzenarten, die in besonderem Maße auf räumliche und funktionale Verknüpfungen angewiesen sind und von deren Schutz weitere Arten profitieren können.

Für die ausgewählten Organismengruppen wurden 34 Zielarten, die die Artengemeinschaft in Berlin bedrohter Lebensraumkomplexe repräsentieren und gleichzeitig einen hohen Mitnahmeeffekt für eine Reihe gleichfalls gefährdeter, anspruchsvoller Arten haben, festgelegt.

Das Plangebiet ist in dem Programmplan Biotopverbund als potenzielles Kerngebiet für zwei bis fünf Zielarten dargestellt. Die Planung entspricht dem Programmplan, da der Bebauungsplan insbesondere die Ausgleichsflächen planungsrechtlich sichert.

1.2.4 Stadtentwicklungsplan Klima

Das Land Berlin hat am 31. Mai 2011 den Stadtentwicklungsplan Klima beschlossen. Ziel des Stadtentwicklungsplans ist es die Stadt auf den Klimawandel vorzubereiten. Der Klimawandel trifft die Städte auf besondere Weise, er wirkt sich auf das Bioklima und damit auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen aus. Der Stadtentwicklungsplan Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin. Ziel des STEP Klima ist es:

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

Das Plangebiet selbst ist gegenwärtig nicht bioklimatisch belastet. Zukünftig ist gemäß STEP Klima nachts von einer bioklimatischen Belastung auszugehen. Die das Plangebiet umgebenden Nutzungen sind den Bereichen zuzuordnen, die aktuell von einer bioklimatischen Belastung tags und nachts betroffen sind und für die noch mit einer Zunahme der Belastung auszugehen ist. Für den südlich des Plangebietes angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“ und für die Bereiche an der Flottwellstraße und Dennewitzstraße, südlich des Schöneberger Ufers ist eine zukünftige Belastung prognostiziert.

Eine gravierende Folge des Klimawandels ist die Verschlechterung des Bioklimas der Stadt: Lange Hitzeperioden machen selbst gesunden Erwachsenen zu schaffen. Für Kranke, Vorbelastete und Ältere können Sie lebensbedrohlich sein. Die an das Plangebiet angrenzenden östlichen und westlichen Wohngebiete gehören zu einem prioritären Handlungsfeld. Die Stadtbäume sind dem aktuellen prioritären Handlungsbedarf zugeordnet. Die

Stadtbäume und Grünflächen im Plangebiet sind als potenziell empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer dargestellt. Der östliche Teil des Plangebietes (Bereich „Wäldchen“) und der südwestliche Bereich (Bereich Kleingärten) des Plangebietes sind als Grün- und Freifläche mit prioritärem Handlungsbedarf dargestellt. Diese Grün- und Freiflächen sind zu qualifizieren und anzupassen. Im übrigen Plangebiet sind die Potenziale zur Entsiegelung auszuschöpfen.

Der überwiegende Teil des Plangebietes gehört wie alle Flächen im S-Bahnring zum Handlungsfeld Mischwassersystem, das sehr überlaufanfällig ist und damit zu einer Verschmutzung der Gewässer beiträgt. Der Stauraum in der Mischwasserkanalisation ist zu erweitern und optimal zu bewirtschaften. Nur der westliche Teil des Plangebietes ist an die Trennkanalisation (Schmutz- und Regenwasserkanalisation) angeschlossen.

Die Planung entspricht den Zielsetzungen des STEP Klima, da mit dem Park am Gleisdreieck als Ausgleichsfläche der Bebauungspläne des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover und der Baufelder am Gleisdreieck eine klimarelevante Freifläche geschaffen und gesichert wird.

1.2.5 Landschaftsplan

Das Plangebiet befindet sich im Landschaftsplan VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“, der 1982 eingeleitet wurde und neben dem Gleisdreieck auch Teile des westlichen Kreuzberg umfasst. Ziel des Landschaftsplanes war „der Abbau des Versorgungsdefizites mit Grünflächen und Spielplätzen sowie die Sicherung von Flächen für den Naturschutz“. Vor diesem Hintergrund rückten die vielen unbebauten Flächen der ehemaligen Bahnhofflächen des Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofes in den Fokus. Ziel des Landschaftsplanes für das Gleisdreieck war es, die sich durch die ungestörte dreißigjährige Sukzession entstandene reichhaltige und schutzwürdige Vegetation zu erhalten und die Fläche für die Naherholung der Innenstadt nutzbar zu machen.

Wesentliche Grundzüge der späteren Parkplanung sind in diesem Planwerk erstmalig als Ziele dargestellt: Der Schutz und der Erhalt des „Wäldchens“ sowie anderer wertvoller Gehölzbereiche, die Verortung der intensiv genutzten Bereiche z.B. der Bewegungsspiele und Spielplätze an der Möckernstraße, die Lage der intensiven Erholung in Form von Liegewiesen im Kern des späteren Ostparks und die Schwerpunktsetzung der intensiven Erholung im späteren Westpark im Bereich der Hochbahntrassen. Einige der im Landschaftsplan von 1982 dargestellten wertvollen Vegetation im zukünftigen Westpark existierten 2005 bei der Erfassung der Biotoptypen (Planland 2004/2005) nicht mehr. Durch die Baulogistiknutzung für den Potsdamer Platz und die Deutsche Bahn waren wertvolle Bereiche bereits weitgehend entwertet worden. Aber auch Belastungen, wie die 1982 noch bestehenden 122 Gewerbebetriebe entlang der Flottwellstraße und Möckernstraße, wurden ebenfalls bereits abgeräumt.

Auch die Flächenabgrenzung für den Park am Gleisdreieck entspricht nicht mehr der Darstellung des Landschaftsplans. Der städtebauliche Rahmenvertrag aus dem Jahr 2005, der es ermöglichte, dass das Land Berlin die Flächen des Gleisdreiecks von der Bahn erhält, sichert entlang der Yorckstraße, Möckernstraße, Flottwellstraße und Dennewitzstraße eine Bebauung. Entlang der Flottwellstraße werden durch die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“, VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“ und VI-140g VE Baugebiete ausgewiesen, die zu einem reduzierten Querschnitt des Parks führen. Das „Yorckdreieck“, das im Landschaftsplan noch als Sportfläche dargestellt ist, wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ für einen Bau- und Gartenmarkt sowie und durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140fb VE „Nahversorger“ für einen Nahversorger vorgehalten. Der Sportplatz wurde auf dem Dach des Bau- und Gartenmarktes verlegt. Der Ostpark wird durch ein neues Quartier an der Möckernstraße (vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“) begrenzt.

Abgesehen von den veränderten Rahmenbedingungen, die durch den städtebaulichen Vertrag zum Potsdamer Platz gesichert wurden und der durch die Baulogistiknutzung in Teilbereichen veränderten und entwerteten Vegetation werden die Ziele des Landschaftsplanes nach wie vor weiter verfolgt. Fachlich bezieht der Landschaftsplan klar Stellung für den Erhalt von Natur und der Schaffung von Erholungsbereichen auf dem Gleisdreieck.



Abb. 1: Landschaftsplan VI-L-1a „Anhalter Bahnhof, Teilbereich Gleisdreieck“

1.2.6 Denkmalschutzgesetz

Der in der Denkmalliste Berlin als Schutzgut ausgewiesene Denkmalbestand ist im weiteren Verfahren gemäß § 10 i.V.m. § 11 Abs. 2 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln) zu berücksichtigen.

Auf dem Gelände des Gleisdreiecks und in unmittelbarer Umgebung befinden sich zahlreiche Baudenkmale.

Der Geltungsbereich selbst wird im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs sehr stark von den denkmalgeschützten Hochbahnüberführungen (U-Bahnlinie U1 und U2) geprägt. Der U-Bahnhof Gleisdreieck ragt mit seinem oberen Bahnsteig balkonartig zum geplanten Parkgelände vor.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ übernimmt die Denkmale nachrichtlich. Durch die Planung werden keine Denkmale beeinträchtigt (vgl. Kapitel II 2.3.1.7).

1.2.7 Bundes-Immissionsschutzgesetz und Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften, DIN 18005

Zweck des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und des Landes-Immissionsschutzgesetzes (LImSchG) ist es, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkun-

gen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen (§ 1 BImSchG).

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

Zu diesem Zweck werden Lärmaktionspläne erarbeitet. Der Senat von Berlin hat in seiner Sitzung vom 20. Januar 2009 den von der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz auf Grund des § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes - BImSchG ("Lärmaktionspläne" - Umsetzung der EG-Umgebungslärmrichtlinie) aufgestellten Lärmaktionsplan 2008 für das Land Berlin beschlossen. Mit dem Lärmaktionsplan 2013-2018 wird Bilanz gezogen und der Lärmaktionsplan 2008 und die hierin aufgezeigten Maßnahmen fortgeschrieben, sofern sie noch nicht umgesetzt wurden. Der Lärmaktionsplan 2018-2023 wird derzeit erarbeitet.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Minderung des Umgebungslärms. Der Lärmaktionsplan 2013-2018 beschreibt Strategien, um die weiterhin zu hohe Verkehrslärmbelastung zu reduzieren. Schwerpunkte dabei sind die Verbesserung der Infrastruktur, ein verbesserter Lärmschutz bei allen Planvorhaben und die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern. Neben gesamtstädtisch wirksamen Strategien sind im Lärmaktionsplan konkrete und detaillierte Handlungskonzepte für insgesamt 12 bezirkliche Teilräume und 8 Hauptverkehrsstraßen enthalten. Zudem werden Maßnahmen für die Verkehrslärmquellen Schienen- und Flugverkehr empfohlen.

Die an das Plangebiet angrenzende Yorckstraße sowie die bis zur Straßenmitte im Geltungsbereich liegende Möckernstraße sind Teil des Konzeptgebietes Mehringdamm/Gitschiner Straße. Das Konzeptgebiet Mehringdamm wie auch die darin liegende Konzeptstrecke Gitschiner Straße stehen exemplarisch für ein Gebiet mit sehr hohen Durchgangsverkehrsanteilen, die aufgrund des vorhandenen und geplanten Straßennetzes nicht großräumig verlagerbar sind. Strategien für die Möckernstraße, die zu einer Entlastung beitragen könnten, sind insbesondere verkehrslenkende Maßnahmen, eine Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) und straßenräumliche Maßnahmen (z. B. Anlage von Mittelinseln an Stellen mit Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer).

Derzeit ist keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Möckernstraße vorgesehen. Gleiches gilt für die übergeordneten Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Yorckstraße.

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

Durch die Planung wird es nicht zu einer Erhöhung des Ziel- und Quellverkehrs kommen. Im Rahmen der Umweltprüfung werden die Umweltauswirkungen durch ein schalltechnisches Fachgutachten untersucht (vgl. Kapitel III 3.1.1.4 **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Dabei werden auch die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 als Bezug herangezogen.

2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsgegenstand ist der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ (Plangebiet) und die durch die Planung voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt das Plangebiet als Öffentlicher Parkanlage und Teile davon als Fläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB sowie Bahnflächen fest. Im westlichen Teil des Plangebietes werden Kleingärten planungsrechtlich gesichert.

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen werden Untersuchungsräume definiert. Die Untersuchungsräume richten sich nach den möglichen Umweltauswirkungen. Hauptkriterien für

die Abgrenzung sind die Reichweiten der Auswirkungen der Planung (Wirkfaktoren) sowie die an das Plangebiet angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten.

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie Wasser erstrecken sich auf das Plangebiet selbst, da durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über das Plangebiet hinausgehenden Auswirkungen verursacht werden.

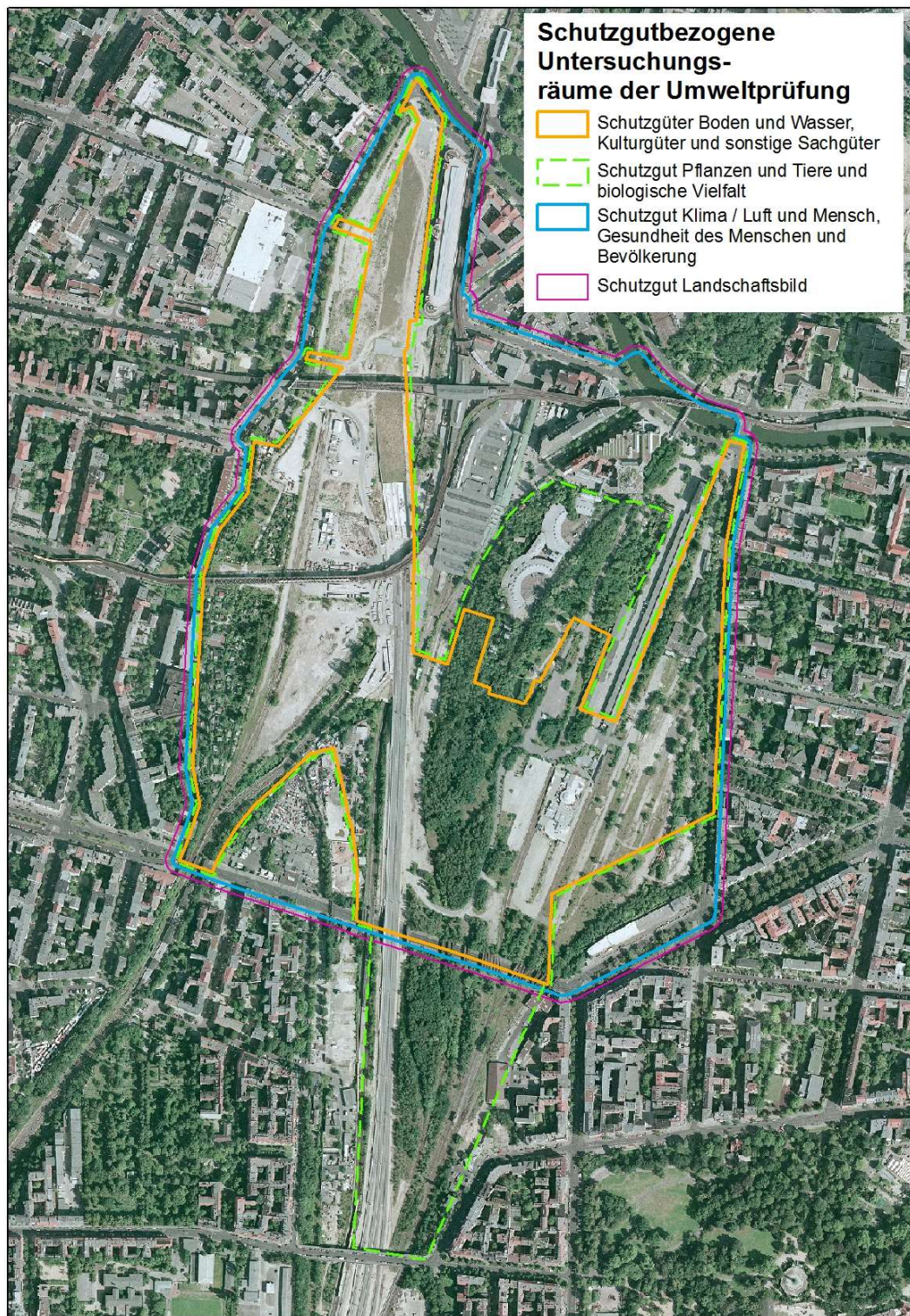


Abb. 2: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt beschränkt sich weitgehend ebenfalls auf das Plangebiet. Da es bei diesem Schutzgut immer Wechselbeziehungen zum Umfeld gibt, ist die Umrisslinie gestrichelt dargestellt. Zusätzlich zum Plangebiet wurde darüber hinaus der „Flaschenhals“ südlich der Yorckbrücken in den Untersuchungsraum aufgenommen, der eine wichtige Biotopverbundfunktion in Richtung des Schöneberger Südgeländes hat.

Die Schutzgüter Klima / Luft sowie die Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung umfassen neben dem Plangebiet die neuen Baugebiete an den Rändern des Gleisdreiecks sowie die angrenzenden Siedlungsbereiche, da in diesen Bereichen klimatische Auswirkungen z.B. durch zusätzliche Verkehre möglich sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild umfasst neben dem Plangebiet die neuen Baugebiete an den Rändern des Gleisdreiecks sowie die angrenzenden Siedlungsbereiche, da hier Sichtbeziehungen zum Plangebiet bestehen.

2.2 Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands, einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden

Das Land Berlin hat sich dem Eingriffsgutachten zum Potsdamer Platz / Leipziger Platz folgend für die Kompensation der Eingriffe auf privaten Flächen durch Anlage eines Parks in einer Größe von 19,3 ha auf dem Anhalter / Potsdamer Güterbahnhof entschieden. Diese Fläche wurde entsprechend in der Berliner Ausgleichskonzeption berücksichtigt. Zu diesem Zweck wurde mit der Deutschen Bahn AG / Bundeseisenbahnvermögen im März 1994 ein Notenwechsel über die Zurverfügungstellung der notwendigen Flächen, unter Einbeziehung des unter Schutz zu stellenden Wäldchens (ca. 3,3 ha) vollzogen. Ein am 28. September 2005 unterzeichneter städtebaulicher Rahmenvertrag konkretisierte diese Maßnahmen. Damit lagen die formellen Voraussetzungen für eine Antragstellung der Deutschen Bahn zur Entlassung der Flächen aus der Planfeststellung vor. Zur Sicherung einer einheitlichen Konzeption wird die Planung und Realisierung dieses Parks im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140 durch das Land Berlin erfolgen. Entsprechend dem Notenwechsel mit der Deutschen Bahn AG / Bundeseisenbahnvermögen erfolgte die Entlassung aus der Planfeststellung auf Antrag der Bahn durch das Eisenbahnbundesamt nach dem Abschluss des städtebaulichen Rahmenvertrags.

Der Zustand zum Zeitpunkt des Antrages auf die Entlassung aus der Planfeststellung (2005/2006) wird daher als ein zeitlicher Ausgangspunkt für die Betrachtung der Umweltauswirkungen zu Grunde gelegt, da dieser Ausgangspunkt für die Parkplanung war.

Ergeben sich im Verlauf des Verfahrens erhebliche Veränderungen des Umweltzustands, sind auch diese einzubeziehen (Muster-Einführungserlass zum Gesetz zur Anpassung des Baugesetzbuchs an EU-Richtlinien (Europarechtsanpassungsgesetz Bau – EAG Bau) (EAG Bau – Mustererlass). Die Ausgleichsmaßnahme wurde zwischen 2010 und 2015 umgesetzt. Um ein möglichst vollständige Darstellung der Umweltauswirkungen abzubilden, werden im Rahmen der Umweltprüfung zwei Betrachtungsebenen dargestellt. Neben den Auswirkungen der Parkumsetzung auf den Bestand zum Zeitpunkt der geplanten Entlassung aus der Planfeststellung werden die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140a selbst in Bezug auf den hergestellten Park betrachtet.

Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten für jeweils zwei Bezugszeiträume – dem Zustand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung (2006) und dem gegenwärtigen Zustand dargestellt.

2.2.1 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

2.2.1.1 Bestand

Zum Zeitpunkt der des Antrags der Entlassung aus der Planfeststellung 2006 wird das Plangebiet durch die umliegenden Straßen sowie durch den tangierenden und den z.T. querenden Schienenverkehr durch Lärmemissionen belastet.

Für das Plangebiet liegen keine Schallberechnungen für den Schienenverkehr vor. Lediglich eine Prognose (Entwicklungskonzept Kreuzbergstraße) schätzt die Belastung durch die Fernbahntrasse im Bereich des Gleisdreiecks auf 63 dB(A) tags, bzw. 57 dB(A) nachts.

Im westlichen Teil des Planungsgebietes, auf dem Gelände des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes, liegt eine erhebliche Lärmbelastung durch die U-Bahnen und S-Bahnen in Hochlage vor. Die Fernbahntrasse ist durch Lärmschutzwände versehen. Für die S- und U-Bahnen liegen Emissionswerte nur für die Randbereiche des Planungsgebietes vor. Tagsüber erreicht die U-Bahnlinie U1 im nordöstlichen Bereich (zwischen Luckenwalder und Trebbiner Straße) 62 dB(A), nachts 53 dB(A). Die U2 erreicht tagsüber im nördlichen Be-

reich (westlich der Schöneberger Straße) 61 dB(A) und nachts 54 dB(A). Im südlichen Grenzbereich liegen die Werte der S-Bahnlinien tags bei 61 dB(A) und nachts bei 54 dB(A). Bezüglich des Straßenverkehrslärms sind für die Tageszeiten als problematische Bereiche vor allem das Schöneberger und Tempelhofer Ufer (bis zu 68 dB(A)) sowie Teilbereiche der Yorck- (bis zu 67 dB(A)) und die gesamte Möckernstraße (an der Wohnbebauung 62 dB(A)) zu nennen. Für die Nachtzeiten sind die Bereiche Schöneberger und Tempelhofer Ufer (60 dB (A)), Möckernstraße ab der Querung Hornstraße bis Tempelhofer Ufer (bis zu 56 dB(A)) als problematisch einzuschätzen. Die Lärmbelastung der Straßen wirkt nur randlich, während der Schienenverkehr das Planungsgebiet auch innerhalb verlärmte.

Das Plangebiet ist zum Zeitpunkt 2006 überwiegend nicht zugänglich und hat keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge. Ausnahme bilden die Kleingärten im westlichen Teil des Plangebietes, die naturgemäß eine hohe Funktion für die Naherholung einnehmen. Die Kleingartenkolonie „Potsdamer Güterbahnhof“ umfasst 75 Parzellen und wurde während der russischen Blockade 1948 gegründet. Im südöstlichen Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes ist zum Zeitpunkt 2006 eine temporäre Beachvolleyballnutzung sowie eine Event- und Festzelt als Zwischennutzung installiert. Im Bereich des Anhalter Güterbahnhofes ist von einer „wilden“ Erholungsnutzung auszugehen.

Der überwiegende westliche Teil des Plangebietes südlich der Hochbahn wurde 2006 jedoch für die Einrichtungen der Baulogistik für die ICE Strecke Berlin Hannover genutzt. Die Baulogistikflächen sind mit Zäunen abgetrennt. Nördlich der Hochbahn erfolgt 2006 eine Golfplatznutzung (driving range) auf den Flächen der aufgelassenen Baulogistiknutzung des Potsdamer Platzes.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Park am Gleisdreieck vollständig umgesetzt. Der Park hat eine hohe Bedeutung für die Freiraumversorgung der umliegenden Wohnquartiere und des Potsdamer/Leipziger Platzes sowie darüber hinaus als Bezirkspark. Im Ostpark gibt es verschiedene Spiel- und Bewegungsangebote für unterschiedliche Nutzergruppen entlang der Bahn und entlang der Möckernstraße.

Im Westpark gibt es ein umfangreiches Angebot an Liegewiesen sowie an Spiel- und Bewegungsflächen, die zum Teil unter den U-Bahn Viadukten angeordnet sind.

Die schalltechnische Untersuchung (Büro ALB 2018) bestätigt die Prognosen aus 2006. Die Beurteilungspegel des Verkehrslärms übersteigen tags nahezu im gesamten Plangebiet die schalltechnischen Orientierungswerte von Parkanlagen und Kleingartengebieten von 55 dB(A). Lediglich im nördlichen Bereich des Westparks werden die Werte eingehalten. Auf den Flächen des Parks mit erhöhter Aufenthaltsqualität im nördlichen Teil des Westparks und in weiten Bereichen des Ostparks, in denen sich die Parknutzer zur Erholung aufhalten, sind die Beurteilungspegel zumeist geringer als 60 dB(A).

2.2.1.2 Empfindlichkeit

Sowohl zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung als auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber weiterer Lärmbelastung durch Schienenverkehr, da die Belastung bereits hoch ist und zu einer Verlärmung des Gebietes im Inneren führen. Die Empfindlichkeit gegenüber straßenbedingten Lärm wird als gering eingeschätzt, da dieser nur randlich wirkt. Die Empfindlichkeit gegenüber einer verkehrsbedingten Zunahme der Luftbelastung wird als gering eingeschätzt, da die vegetationsbestandenen Flächen eine ausgleichende Funktion haben.

Der westliche Teil des Planungsgebietes, mit Ausnahme der Kleingartenanlage und der driving range, hat zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsveränderung. Durch die Baulogistiknutzung ist das Gebiet nicht öffentlich zugänglich und auch wenig attraktiv. Die Kleingartenflächen haben eine hohe Veränderungsempfindlichkeit.

Anders sieht es für den östlichen Teil des Plangebietes aus, der zu diesem Zeitpunkt bereits für die angrenzende Wohnbebauung eine gewisse Bedeutung für die „wilde“ Erholung hat. Hier ist von einer mittleren Veränderungsempfindlichkeit auszugehen.

Gegenwärtig ist die Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen gering, da der Park als Ausgleichsfläche bereits hergestellt und etabliert ist. Eine hohe Empfindlichkeit besteht gegenüber einer Reduzierung der Parknutzung bei Umsetzung der Pläne für die S-Bahnlinie

S 21. Dies ist aber nicht Gegenstand der Planung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ und wird daher hier nicht weiter behandelt.

2.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

2.2.2.1 Pflanzen Bestand

Der überwiegende Teil im Südwesten des Plangebietes ist zum Zeitpunkt der Entlassung aus der Planfeststellung als Baufläche durch die Deutsche Bahn genutzt (Planland 2004/2005). Bedingt durch Baustraßen, Containerstell-, Lager- und Baustelleneinrichtungen sind große Flächen nahezu vegetationsfrei. Im nordwestlichen Teil erfolgten durch die Deutsche Bahn in den 90er Jahren umfangreiche Maßnahmen. Das Luftbild aus dem Jahre 1997 zeigt den Bau der Senkkästen, mit denen der Eisenbahntunnel gebaut wurde.



Abb. 3: Luftbild von 1997 (Luftbildverlag Berlin, 2001)

Zum Zeitpunkt der Erfassung 2004/2005 ist der nördliche Teil des Potsdamer Güterbahnhofes großflächig durch lückige Ruderalgesellschaften bestanden. 2006 wurde dort als Zwischennutzung eine Golfplatznutzung eingerichtet, so dass im Anschluss ein artenarmer Zierrasen die Vegetation prägt.

Die Kleingärten im Westen des Plangebietes weisen durch ihr vergleichsweise hohes Alter einen entsprechenden Wert auf. Als strukturell bereichernde Elemente sind auch die Gebüschgürtel und die Clematis-Schleier an der Bahntrasse im Umfeld der Kleingartenanlage einzustufen.

Insgesamt sind im westlichen Teil des Plangebietes zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung (2006) wenig wertvolle Biotope vorhanden. Als wertvoll sind die mehrschichtigen Gehölzbestände aus überwiegend heimischen Arten, der Ahorn-Stadtwald sowie die Kleingärten mit Obstbäumen anzusehen. Als lineare Gehölzbiotope sind entlang des Hauptweges hauptsächlich Vorwälder trockener Standorte verbreitet.

Der ehemalige Anhalter Güterbahnhof stellt sich 2006 wesentlich wertvoller dar und ist durch verschiedenartige Vegetationsstadien geprägt. Sie umfassen sowohl lückige, ruderalen Pionier-, Gras- und Staudenfluren als auch ausgedehnte Gehölzbereiche. Die Gehölzbereiche befinden sich vorrangig an den Rändern des Gebiets zur Yorckstraße und Möckernstraße hin und entlang der Gebäudekomplexe. Der größte Teil der Fläche des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes ist versiegelt. Hier hat sich krautige Vegetation bestehend aus zwei- und mehrjährigen Staudenfluren sowie vereinzelt Baumaufwuchs eingestellt. Im

Vergleich zu anderen Bahnbrachen Berlins ist der Biotoptyp der Pionier- und Stadtwälder und hier insbesondere die artenreichen Mischwaldbestände unter Beteiligung der Stein-Weichsel und des Zürgelbaums hervorzuheben. Gehölzbestände entsprechender Artenzusammensetzung fehlen sowohl auf dem Südgelände in Berlin-Schöneberg als auch im Bereich des Flaschenhalses. In diesem Zusammenhang ist das „Wäldchen“ herauszustellen. Charakteristisch für das „Wäldchen“ sind der großflächige Gehölzbestand mit den vor- und eingelagerten Stauden- und Grasfluren sowie die artenreichen Wald- und Gehölzbestände mit der Stein-Weichsel (*Prunus mahaleb*). Unter den Stauden- und Grasfluren finden sich auch nach § 30 BNatSchG geschützte Trockenrasen. Der großflächige Gehölzbestand setzt sich aus Birken-Stadtwald, Robinien-Stadtwald und Zitterpappel-Stadtwald zusammen. Aus Sicht des Artenschutzes sind außerdem die kleinräumig wechselnden Vegetationsmosaiken zu nennen. Neben Bereichen mit verschiedenen Vorwaldtypen, Laubgebüsch, Trockenrasen, Wiesen und Staudenfluren finden sich auch vegetationsfreie bzw. vegetationsarme Flächen. Auf etwas größeren Arealen haben sich ruderales Halbtrockenrasen und ruderales Rispengrasfluren angesiedelt.

Aus floristischer Sicht haben die nahezu konkurrenzfreien Standorte der Fugen im Großpflaster und die vegetationsarmen (z.B. Gleiskörper) und überwiegend sogar teilversiegelten Flächen des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs eine besondere Bedeutung. Hier sind die meisten Vorkommen gefährdeter Blütenpflanzen sowie die geschützte Sandstrohlblume vorhanden (Dr. Halfmann/Rothe 2006). Die Sand-Strohlblume kommt am "Garten der Kulturen" und etwas südlich davon am Rand zur Möckernstraße hin vor. In den Pflasterfugen ist ein floristisch bedeutsames Vorkommen von Acker-Filzkraut und Mäuseschwanz-Federschwingel am Übergang der Parkanlage zur Ladestraße vorhanden. Eine weitere floristische Besonderheit ist die Sparrige Flockenblume zwischen den Pflasterstandorten.

Die Yorckbrücken mit der hier überwiegend ausgeprägten Spontanvegetation bilden wichtige Verbundelemente zu den südlich angrenzenden Bahnbrachen. Die Brücken sind daher aus naturschutzfachlicher Sicht ein wichtiger Bestandteil des Biotopverbundes. Eine Ausnahme bildet eine Brücke mit Schotterbelag, der keinen geeigneten Lebensraum bildet.

2.2.2.2 Tiere Bestand

In Abstimmung mit der für Artenschutz zuständigen Senatsverwaltung und dem Bezirk Friedrichshain Kreuzberg erfolgten zum Zeitpunkt des Antrags der Entlassung aus der Planfeststellung (2006) Erfassungen der Tiergruppen Vögel, Reptilien, Laufkäfer und Heuschrecken. Die Untersuchungen zeigen die faunistische Bedeutung von Teilen des Plangebietes. Im Folgenden werden die Ergebnisse für die verschiedenen Artengruppen getrennt dargestellt.

2.2.2.2.1 Avifauna

Das Plangebiet wird zum Zeitpunkt der Erfassung vorwiegend von verbreiteten und relativ anspruchslosen Vogelarten besiedelt (Scharon 2006). Es dominieren erwartungsgemäß die Baum- und Buschbrüter. Diese Arten haben durch die vielfältigen Gehölzbestände günstige Ansiedlungsbedingungen. Die Stadtwälder und Gehölzbestände sind sehr deckungs- und strukturreich. Dadurch und wegen der teilweisen Einzäunung unterliegen sie nur geringen Beeinträchtigungen durch Menschen. Das „Wäldchen“ ist als besonders wertvoller Lebensraum einzustufen.

Auch die Höhlenbrüter sind 2006 mit einer hohen Revierzahl vertreten. Dieser hohe Anteil an Höhlenbrütern ist begünstigt durch die Ruinen auf dem Gelände, und die Nistkästen in den Gärten.

Der Anteil der Bodenbrüter ist insbesondere im urbanen Bereich ein Zeiger für die Wertigkeit eines Gebietes für die Avifauna. Dieser ist im Plangebiet im Vergleich zu den anderen nistökologischen Verhalten am geringsten. Die Bodenbrüter benötigen eine deckungsreiche und ungestörte Bodenschicht. Im Plangebiet konnten als typische Bodenbrüter die Arten Zaunkönig, Nachtigall, Fitis und Zilpzalp sowie der Brachpieper festgestellt werden. Insbesondere der Nachweis des Brachpiepers ist von besonderer Bedeutung. Er brütet 2006 im westlichen Plangebiet auf der Höhe Kurfürstenstraße. Der Brachpieper ist in Berlin vom Aussterben bedroht und gehört zu den streng geschützten Arten (Scharon 2006).

2.2.2.2.2 Reptilien - Zauneidechse

Das Plangebiet hat keine Bedeutung für die Zauneidechse. Ein Grund hierfür könnte die isolierte Lage der Fläche inmitten des Stadtgebietes sein. Die Besiedelbarkeit über Bahntrassen ist sehr stark eingeschränkt, da die Bahntrassen im Bereich Gleisdreieck in Tunneln bzw. als Hochbahn geführt werden (Scharon 2006).

2.2.2.2.3 Heuschrecken

Das Plangebiet bietet 2006 13 Heuschreckenarten einen Lebensraum (Saure 2006). Nur die Ameisengrille konnte hier nicht nachgewiesen werden, ist aber zu erwarten. Das Plangebiet ist durch ein vergleichsweise armes Heuschreckenvorkommen gekennzeichnet. Die meisten Arten sind sogenannte „Allerweltsarten“. Aufgrund der trocken-warmen Bedingungen sind auch einige wärmeliebende Arten vorhanden. Die erfassten Arten sind überwiegend regional und überregional häufig und nicht gefährdet. Hervorzuheben sind die Westliche Beißschrecke sowie die Blauflüglige Ödlandschrecke. Letztere ist auch die einzige im Gebiet vorkommende gesetzlich geschützte Heuschreckenart. Beide Arten sind in der Roten Liste Berlins in der Vorwarnliste. Das Plangebiet ist insgesamt von mittlerer Wertigkeit für Heuschrecken.

2.2.2.2.4 Laufkäfer

Zum Zeitpunkt 2006 bietet das Plangebiet 61 Laufkäferarten einen Lebensraum (Kielhorn 2006). Das Artenspektrum wird von Laufkäfern offener, trockener Lebensräume bestimmt. Es handelt sich um typische Arten von Bahnbrachen. Drei Arten sind in Berlin vom Aussterben bedroht, vier Arten sind stark gefährdet und eine Art ist extrem selten. Auffällig sind der durchgehend starke Gefährdungsgrad der Rote-Liste-Arten sowie die z.T. hohen Individuenzahlen. Das Plangebiet hat eine sehr hohe Bedeutung für die Laufkäferfauna. Insbesondere der westlich an das „Wäldchen“ angrenzende offene, vegetationsfreie Bereich ist besonders wertvoll.

2.2.2.2.5 Schmetterlinge

Der besondere schmetterlingskundliche Wert des Gebietes liegt in den offenen Trockenbiotopen und wird bspw. durch acht in Berlin gefährdete und auf diese Biotope spezialisierte Schmetterlingsarten angezeigt. Das Plangebiet bietet 74 Großschmetterlingsarten und Zünslerarten mit unterschiedlichen Ansprüchen einen Lebensraum (Moeck 2006). Der Artenbestand weist 12 Berliner Rote Liste Arten auf. Eine Art ist in der Roten Liste der Bundesrepublik Deutschland, und drei Arten sind in der Roten Liste Brandenburgs verzeichnet.

Als Lebensraum sind die lückig bewachsenen Sandbrachen, also typische Begleiter der gehölzfrei gehaltenen Gleisanlagen/Gleisböschungen bzw. die in Sukzession befindlichen stillgelegten Gleisanlagen mit einheimischer Krautvegetation zu nennen. Sie zeichnen sich in besonderer Weise durch ein trocken-warmes bis trocken-heißes Kleinklima aus und gehören somit zu den wertvollen Schmetterlingsbiotopen des Gebietes. Für die Größe und relative Strukturvielfalt (Offenland- und Gehölzbiotop) des Plangebietes ist allerdings der Gesamtartenbestand sehr gering. Besonders wertvoll sind die Birken-, Eichen- und Zitterpappelvorwälder, bzw. Waldmäntel und Gebüsche. Ebenso bedeutend sind die lichten, lockeren autochthonen Gehölz- und Gebüschbestände im gesamten Gebiet.

Die Populationsgrößen der nachtaktiven Fauna sind vergleichsweise klein. Die sehr intensive Beleuchtungssituation im Gebiet und in den Randbereichen beeinträchtigt die nachtaktive Schmetterlingsfauna erheblich. Für stark heliophile und flugtüchtige Falter, die vor allem unter den Eulen (Noctoidae) zu finden sind, führt im Laufe der Zeit solch eine Lichtverschmutzung zum Zusammenbruch der Populationen. Ein regelmäßiger Zuzug von Tieren, ist aufgrund der Lage ebenfalls erschwert (Moeck 2006).

2.2.2.2.6 Säugetiere

Wildkaninchen haben ihren Lebensraum zwischen den Kleingärten bis hin zur Yorckstraße.

Das Planungsgebiet weist zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung einige wertvolle Bereiche auf:

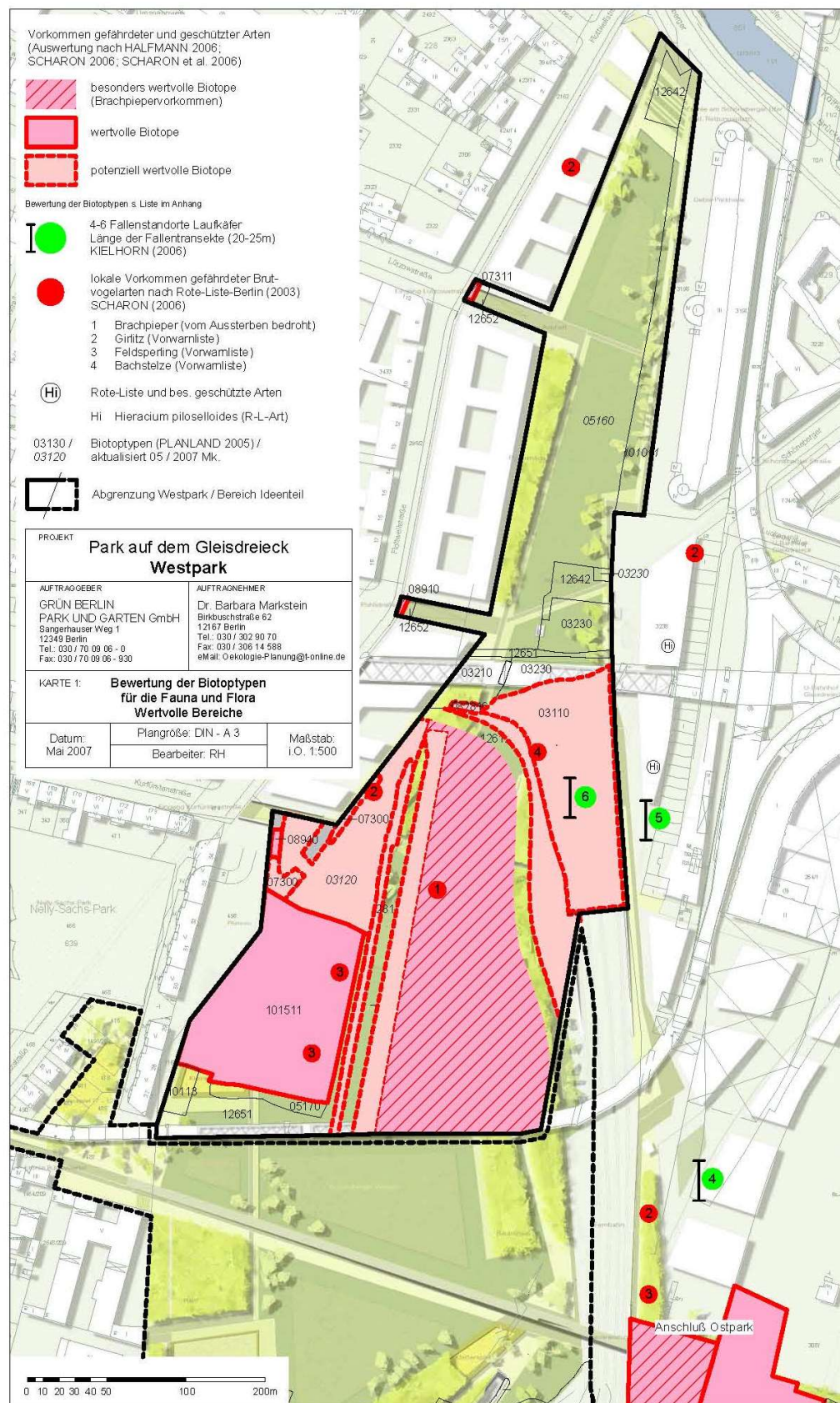


Abb. 4: Überlagerung der Planung Westpark mit wertvollen Bereichen

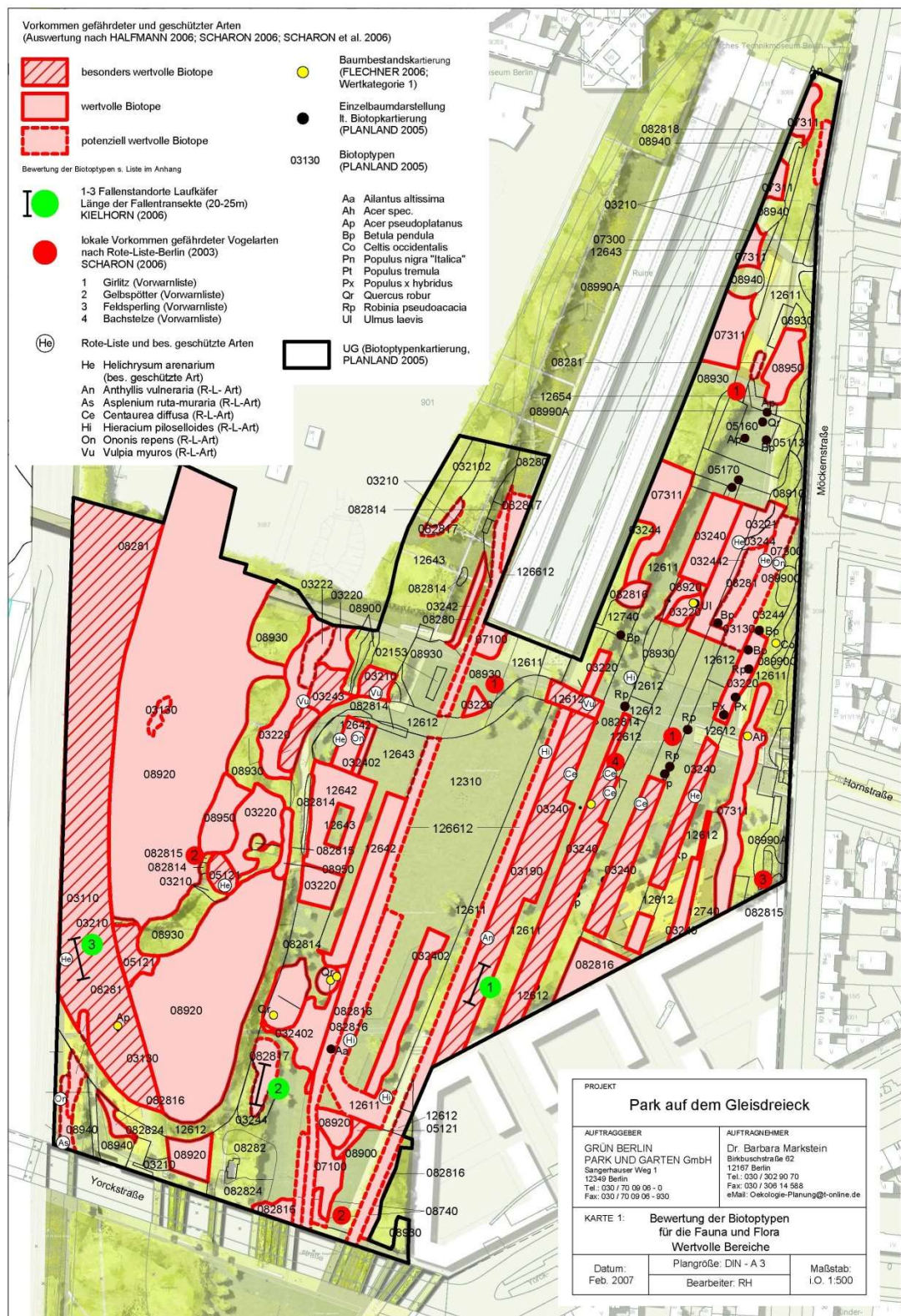


Abb. 5: Überlagerung der Planung Ostpark mit wertvollen Bereichen

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Park am Gleisdreieck als Ausgleichsfläche vollständig umgesetzt. Der Park hat eine hohe Bedeutung für die Lebensraumfunktion. Wertgebend sind Vegetationsinseln und Gehölzbestände sowie das Wäldchen, das in seinem Bestand erhalten wurde.

2.2.2.3 Biologische Vielfalt – Bestand

Im Plangebiet besteht 2006 eine hohe Wertigkeit bezogen auf die Biologische Vielfalt im Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes, insbesondere im Bereich des „Wäldchens“. Im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes besteht eine geringe Wertigkeit.

Das Wäldchen als wertvollster Bereich auf dem Gleisdreieck wurde in seinem Bestand erhalten und in den Park, der Ausgleichsfläche für die Bebauungspläne des Potsdamer Platzes / Leipziger Platzes, die ICE Strecke Berlin-Hannover und der Baufelder darstellt, integriert.

2.2.2.4 Empfindlichkeit

Die Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen und damit verbundenen Vegetations- bzw. Lebensraumverlust wird für das „Wäldchen“, das von herausragender Wertigkeit ist, und für die Yorckbrücken zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung als sehr hoch bewertet. Für den westlichen Teil des Plangebietes ist die Veränderungsempfindlichkeit in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen insgesamt gering, da sich hier zum Zeitpunkt der Erfassung 2006 eine Baustelle befindet bzw. eine weitgehende Entwertung durch Baustellennutzung in den 90er Jahren erfolgte.

Für die Avifauna mit Ausnahme des Brachpiepers besteht eine hohe Veränderungsempfindlichkeit der Gehölz- und Stadtwaldbestände, insbesondere im östlichen Teil des Plangebietes. Für den Brachpieper besteht 2006 eine sehr hohe Veränderungsempfindlichkeit der offenen, vegetationsfreien bis schütterten Vegetation im westlichen Teil des Planungsgebietes. Auch für die Laufkäferarten sind die offenen Rohbodenstandorte ein wichtiger Lebensraum. Für die Heuschrecken besteht eine mittlere Veränderungsempfindlichkeit. Für die Schmetterlinge besteht eine hohe Veränderungsempfindlichkeit für die offenen Trockenbiotope sowie die Gehölz- und Gebüschbestände.

Gegenwärtig besteht eine hohe Empfindlichkeit. Das Plangebiet hat in weiten Teilen eine hohe Lebensraumfunktion für Tiere und Pflanzen. Von besonderem Wert ist das „Wäldchen“. Ausnahme bilden die intensiv gestalteten Spiel- und Bewegungsbereiche, die keine Lebensraumfunktion aufweisen.

2.2.3 Schutzgut Boden

2.2.3.1 Bestand

Die folgenden Aussagen sind für beide Bezugszeitpunkte für das Schutzgut Boden gültig.

Das Plangebiet liegt am südlichen Rand des Warschau-Berliner Urstromtals. Südlich des Plangebietes, im Bereich des Flaschenhalses, beginnt die Teltow-Hochfläche.

Das Gelände des Plangebietes steigt von 33,6 m NHN am Landwehrkanal langsam nach Süden bis auf 35,2 m NHN in der Yorckstraße, Kreuzung Möckernstraße an. Die Geländehöhen sind auf Auffüllungen zurückzuführen. Die Auffüllungen wurden zur Jahrhundertwende durchgeführt, um den Schienenverkehr gegenüber dem angrenzenden Straßenverkehr in eine zweite, durchschnittlich vier Meter, stellenweise sogar bis zu sechs oder sieben Meter höhere Ebene zu verlagern. Diese Niveauunterschiede wurden durch hohe Klinkermauern entlang der Möckern- und Flottwellstraße sowie den tiefen Einschnitt in der Yorckstraße besonders deutlich. Der deutlichste Geländesprung (6 m) ist an der Yorckstraße zu verzeichnen. Im nordwestlichen Bereich des Plangebietes ist z.T. ein ähnlicher Geländesprung vorhanden (Flottwellstraße 33 m NHN, Planungsgebiet 39 m NHN.). Der Niveausprung an der Möckernstraße fällt etwas geringer aus (von 34 m auf 38 m NHN). Im westlichen sowie im nordöstlichen Bereich gleichen sich die Höhenlagen des Plangebietes und der Umgebung an, so dass der Geländesprung z.T. weniger deutlich wird bzw. gar nicht vorhanden ist. Der Niveauunterschied nimmt insgesamt von Norden nach Süden hin zu.

Der gesamte Bereich des Plangebietes ist durch die Nutzung der Güterbahnhöfe sehr stark anthropogen beeinflusst. Unterhalb der Auffüllungen folgen Fein- bis Mittelsande der Weichsel-Kaltzeit, die gleichzeitig den obersten Grundwasserleiter bilden. Im südwestlichen Bereich des Plangebietes finden sich unter den Auffüllungen Reste von See- und Moorablagerungen, die aus Sand mit Torf und Mudde bestehen.

Zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung sind im Bestand 13,4 ha im Plangebiet versiegelt (Planland 2004/2005). 6,5 ha davon im Ostpark.

Als Bodengesellschaft sind in Teilbereichen Syrosem + Kalkregosol + Pararendzina und in anderen Lockersyrosem + Regosol + Pararendzina prägend. Das Ausgangsmaterial sind Aufschüttungen von Sanden, Schottern, Industrie-, Bau- und Trümmerschutt.

Die Böden befinden sich im sogenannten Unerheblichkeitsbereich. Dies sind Böden bei denen bei der Planung keine besonderen Anforderungen bestehen. Es sind die allgemeinen Belange des Bodenschutzes zu berücksichtigen. Insgesamt liegt mit Ausnahme der Kleingärten nur eine geringe Leistungsfähigkeit im Mittel der fünf Bodenfunktionen (Summe der Einzelbewertungen < 9) und keine hohe Leistungsfähigkeit bei einer der Bodenfunktionen vor. Im Bereich der Kleingärten liegt eine hohe Leistungsfähigkeit vor.

2.2.3.1.1 Altlasten

Das Plangebiet ist zum Zeitpunkt des Antrags der Entlassung aus der Planfeststellung Teilfläche einer unter der Nr. 390 im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) geführten Fläche. Frühere Nutzungen (Güterbahnhofsfläche und Lagerplatz) riefen den Verdacht hervor. Der Altlastenverdacht hinsichtlich des Plangebietes konnte ausgeräumt werden, da im Zuge der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen und Parkherstellung umfangreiche Sanierungen erfolgten.

2.2.3.2 Empfindlichkeit

Durch den hohen Versiegelungsgrad und die bestehenden Altlasten vor allem im Ostpark war die Empfindlichkeit zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung gegenüber Versiegelung/Überbauung bis auf die Vegetation bestandenen Flächen gering.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht eine hohe Veränderungsempfindlichkeit, da im Rahmen der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen umfangreiche Entsiegelungen und Bodensanierungen durchgeführt wurden, so dass sich hier wieder ein Bodenleben entwickeln kann.

2.2.4 Schutzgut Wasser

2.2.4.1 Bestand

Die folgenden Aussagen sind für beide Bezugszeitpunkte für das Schutzgut Wasser gültig.

Im Bereich des Plangebietes wird die mächtige Deckschicht des obersten Grundwasserleiters durch weichselkaltzeitliche Talsande gebildet. Die Bodenwasserverhältnisse sind daher als eher trocken einzuschätzen. In Bereichen, die durch eine fortschreitende Vegetationsentwicklung und beginnende Bodenentwicklung gekennzeichnet sind, sind auch bereits frischere Standortverhältnisse zu erwarten.

Schützende Deckschichten sind weitgehend nicht vorhanden. Der Grundwasserflurabstand beträgt in Abhängigkeit von der Mächtigkeit der überlagernden Auffüllungen 2006 zwischen 3 m und 7 m unter Geländeoberkante. Trotz des mittleren bis hohen Grundwasserflurabstandes muss die Verschmutzungsempfindlichkeit als hoch eingestuft werden, da durch die sandigen bis kiesigen Deckschichten mit nur geringen Anteilen bindiger Bildungen die Sickerungsgeschwindigkeit relativ hoch ist. Aufgrund der im Rahmen der Großbaumaßnahmen im Umfeld des Gleisdreiecks durchgeführten Grundwasserabsenkungen sind lokale Änderungen der Grundwasserfließrichtung möglich. Das Gelände liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten.

Grundwassermessstellen des Hauptgrundwasserleiters befinden sich auf der Höhe Dennewitz-/Ecke Kurfürstenstraße (Grundwassermessstelle Nr. 52) sowie Yorckstraße/Ecke Katzbachstraße (Grundwassermessstelle Nr. 580).

2.2.4.2 Empfindlichkeit

Sowohl zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung als auch heute besteht eine relativ hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers, da durch die sandigen bis kiesigen Deckschichten die Sickerungsgeschwindigkeit relativ hoch und die Sorptionskapazität relativ schwach ist. Gegenüber Grundwasserabsenkungen besteht nur eine mittlere Empfindlichkeit.

2.2.5 Schutzgut Klima / Luft

2.2.5.1 Bestand

Das Plangebiet ist Teil des Gleisdreiecks. Dem Gleisdreieck, insbesondere dem Bereich des Potsdamer Güterbahnhofs wird in verschiedenen Gutachten, u.a. der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Potsdamer Platz/Leipziger Platz, Fachbeitrag Klima ein besonderer Stellenwert im klimatischen Gefüge der Berliner Innenstadt eingeräumt. Flurwinde folgen dem Verlauf der Bahnanlagen und sind auf die dicht bebaute und überwärmte Stadtmitte hin gerichtet. Es ist davon auszugehen, dass die klimatisch positiven Effekte des Gleisdreiecks durch die Bebauung des Potsdamer Platzes und die bauplanologische Nutzung und den damit verbundenen Vegetationsverlust auf dem Gleisdreieck z.T. vermindert wurde.

Das Gleisdreieck wirkt aufgrund des Vegetationsbestandes in Teilbereichen als Kaltluftentstehungsgebiet (TU Berlin 2002). Das festgestellte divergente Strömungsfeld, bedingt durch abfließende Kaltluft, ist sehr empfindlich gegenüber meteorologischen Einflüssen. Es liegt nur bei Windgeschwindigkeiten unterhalb von 1,3 m/s vor. Es variiert sehr stark in Abhängigkeit der Richtung und Geschwindigkeit des Oberwindes, so dass sich auch bei vergleichsweise austauscharmen Strahlungswetterlagen bei welcher der bodennahe Luftaustausch dadurch eingeschränkt ist, dass der durch großräumige Luftdruckgegensätze gegebene Wind gering ist oder fehlt, sehr unterschiedliche Strömungsrichtungen und -geschwindigkeiten ergeben. Die Wirkung in umgebende Stadtquartiere hinein ist 2006 sehr unterschiedlich. Die Wirkung ist dort besonders ausgeprägt, wo sich breite Schneisen mit geringen strömungs-physikalischen Rauigkeiten zum Gleisdreieck hin öffnen und wo die Höhendifferenz zwischen dem Gelände des Plangebietes und den Flächen außerhalb gering ist. Die Wirkung in die umgebenden Stadtquartiere ist hingegen dort gering, wo eine abriegelnde Bebauung wie in der Yorckstraße oder der Bülowstraße vorhanden ist oder wo eine große Höhendifferenz besteht wie im südlichen Teil der ehemaligen Bahnflächen. Außer der abriegelnden Bebauung wird der Austausch an der Yorckstraße auch dadurch behindert, dass der Abfluss vom Plangebiet nach Süden mit dem allem Anschein nach regelmäßigeren Kaltluftabfluss vom Viktoriapark konvergiert. Deshalb dominieren dort sehr schwache Winde aus unterschiedlichen Richtungen; hier kommt es häufig zur Luftstagnation.

Zum gegenwärtigen Bezugszeitpunkt hat das Plangebiet eine hohe Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet. Durch die umfangreichen Entsiegelungen und Schaffung von Vegetationsflächen im Zuge der Umsetzung des Ausgleichs konnte die klimatische Entlastung des Gebietes weiter verbessert werden. Die umliegenden Wohnquartiere profitieren von der Nähe zu dem Park. Dies zeigen auch Gutachten, die im Rahmen der Bebauung zum Beispiel zum Planverfahren VI-140h VE Flottwellstraße Mitte erstellt wurden.

2.2.5.2 Empfindlichkeit

Zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung besteht in Teilbereichen eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen. Insbesondere die West-Ost gerichteten Schneisen der Verkehrsstraßen, die an das Plangebiet am Rand anstoßen, sollten hinsichtlich der Durchlüftung des Plangebiets berücksichtigt werden. Im nördlichen Bereich sollte die stadtklimatische Wirksamkeit der Nord-Süd-gerichteten Freiraumachse an der Flottwellstraße erhalten bleiben. Es besteht eine generell hohe Empfindlichkeit gegenüber bioklimatisch relevantem Vegetationsverlust in den mit Vegetation bestandenen Bereichen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einem Verlust von klimatisch relevanter Vegetation und von Barrieren am Rand des Gleisdreiecks, die die Belüftungsfunktion reduzieren könnte.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

2.2.6.1 Bestand

Charakteristisch für das Landschaftsbild ist sowohl zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung als auch zum gegenwärtigen Zeitpunkt die Querung mit Verkehrsstraßen, die sich auf das Gelände des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs konzentrieren. Die Hochbahnen bestimmen das Bild sowohl im Plangebiet, sind aber auch

weithin sichtbar. Aus der fahrenden U-Bahn heraus bestehen Sichtbeziehungen in viele Bereiche des Gleisdreiecks. Die Charakteristik hat sich im Laufe der Jahre deutlich gewandelt. Von einer Brachfläche hin zu einem Park. Zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung gab es auch viele unattraktive Bereiche bis hin zu Landschaftsbildschäden, die von der Hochbahn aus sichtbar waren. Die Hochbahnen wirken auch als Zäsur und entfalten damit eine optische Trennwirkung.

Das Plangebiet ist 2006 auf Teilen des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes noch durch die ehemalige Nutzung als Baulogistikfläche geprägt. Die Containerstellflächen, diverse Lagerflächen (Schwellen, Baumaterial, Schutt etc.), Baustraßen und Baustelleneinrichtungen bzw. Reste davon befinden sich vorrangig auf Flächen zwischen den Hochbahnen. Die Flächen sind weitgehend vegetationsfrei, teilweise gibt es spärlichen Bewuchs. Der Abschnitt zwischen der Hochbahn U1 und dem Schöneberger Ufer ist durch eine Golf-driving range genutzt. Lediglich die meist kleinflächig ausgeprägten Gehölze und Ruderalfluren im Bereich der westlich gelegenen Bahnanlagen werfen das Landschaftsbild auf und beinhalten typische Vegetationselemente innerstädtischer Brachflächen.

Im Südwesten des Plangebietes befinden sich Kleingartenanlagen, die durch einen lückigen Gehölzbestand von den direkt angrenzenden Baustellenbereichen abgegrenzt sind.

Der Bereich, des Anhalter Güterbahnhofes, der baulogistisch genutzt wurde, ist zum Zeitpunkt 2006 bereits wieder geräumt. Auf den Flächen der abgeräumten baulogistischen Nutzung ist als Zwischennutzung ein Event-Gewerbebetrieb mit angrenzenden großflächigen Parkplatzflächen installiert. Das Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes ist zum größten Teil durch einzelne Gewerbegebäude mit Parkplätzen, sowie vereinzelt Lagerflächen geprägt. Die verbliebenen Gleisanlagen führen zu dem Eindruck, dass in diesem Bereich der Charakter einer Bahnbrache noch am ehesten erhalten ist.

Die Stadtwälder sind für das Landschaftsbild innerhalb der dicht bebauten Innenstadt von großer Bedeutung. Von der angrenzenden Wohnbebauung aus (z.B. entlang der Möckernstraße) wird die Fläche des Gleisdreiecks insbesondere durch den in Teilgebieten sehr ausgeprägten Baumbestand wahrgenommen. Es handelt sich vor allem um Pionierbaumarten (Pappel, Birken). Von besonderem Wert für das Landschaftsbild ist das „Wäldchen“ im östlichen Teil des Plangebietes.

Aufgrund der in weiten Teilen erhöhten Lage des Plangebietes ist eine Vielzahl von Sichtbeziehungen vorhanden. Je nach Standort in dem Gebiet eröffnen sich neue Bezüge. Wichtige Bezugspunkte sind weithin sichtbare, hohe Gebäude der Stadtsilhouette, sowohl historische Bauten wie auch neue Bauten am Potsdamer Platz.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist der Park am Gleisdreieck als Ausgleichsfläche vollständig umgesetzt. Der Park hat 2015 für seine Gestaltung den Deutschen Landschaftsarchitektur-Preis gewonnen. Die Gestaltung ist ansprechend und vielfältig.

2.2.6.2 Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit in den geräumten Baulogistikbereichen auf dem Gelände des Potsdamer Güterbahnhofes im Vergleich zu den vegetationsbestandenen Flächen war 2005/2006 gering. Im östlichen Teil des Plangebietes besteht zu diesem Zeitpunkt eine sehr hohe Veränderungsempfindlichkeit in Bezug auf die Landschaftsbild prägende Vegetation, insbesondere „Wäldchen“. Auch für die Gleiskörper, die Relikte der alten Bahnnutzung darstellen, besteht eine hohe Veränderungsempfindlichkeit.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt besteht eine hohe Veränderungsempfindlichkeit in Bezug auf den gestalteten Park.

2.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

2.2.7.1 Bestand

Aufgrund der Nutzungsgeschichte ist das Plangebiet beiden Bezugszeitpunkten von besonderer denkmalpflegerischer Bedeutung. Auf dem Gelände des Gleisdreiecks und in unmittelbarer Umgebung befinden sich zahlreiche Baudenkmale.

Der Geltungsbereich selbst wird im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs sehr stark von den denkmalgeschützten Hochbahnüberführungen (U-Bahnlinie U1 und U2)

geprägt. Der U-Bahnhof Gleisdreieck ragt mit seinem oberen Bahnsteig balkonartig über das Gelände.

An den denkmalgeschützten Eisenbahnbrücken über die Yorckstraße ist die Entwicklung vom Ende des 19. Jahrhundert bis zum 2. Weltkrieg ablesbar. Im Norden angrenzend an das Plangebiet liegen der denkmalgeschützte Postbahnhof sowie das Eisenbahndirektionsgebäude am Landwehrkanal.

Als Sachgüter sind die an das Plangebiet angrenzenden Wohngebäude zu betrachten, die durch umweltbezogene Wirkungen (z.B. Lärm, Erschütterungen in der Bauphase) in ihrem Wert beeinträchtigt werden könnten. Wie bereits im Rahmen des Schutzgutes Mensch beschrieben, ist die Lärmbelastung im Bestand im westlichen Teil des Plangebietes durch die Hochbahnen sehr hoch.

2.2.7.2 Empfindlichkeit

Es besteht zu beiden Bezugszeitpunkten eine hohe Empfindlichkeit der denkmalgeschützten Hochbahnen und Yorckbrücken gegenüber angrenzenden Nutzungen (Umgebungs-schutz). Die Empfindlichkeit gegenüber baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter ist aufgrund des hohen Ausbaugrades der Verkehrsstraßen der angrenzenden Straßen hingegen gering.

2.3 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung und Nichtdurchführung der Planung

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“. Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt, sowie auf Natur und Landschaft geprüft werden. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ dient der Sicherung und Konzeption der Ausgleichsfläche der Bebauungspläne des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE-Strecke Berlin-Hannover und der Baufelder um das Gleisdreieck. Es wird eine öffentliche Parkanlage und Teile davon als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Der Bebauungsplan sichert auch betriebsnotwendige Bahnflächen sowie Vorhalteflächen für die S-Bahnlinie S21. Im westlichen Teil werden die Kleingärten planungsrechtlich gesichert.

Die Prognose erfolgt ausgehend von dem Zeitpunkt des Antrags der Entlassung der Flächen aus der Planfeststellung, die Voraussetzung für die Sicherung der Ausgleichsfläche und die Festsetzung öffentlicher Parkanlage im Bebauungsplan war. Die Auswirkungen der Parkumsetzung werden beschrieben und bewertet. Hierfür wird die genaue Parkplanung und -umsetzung herangezogen.

Zusätzlich werden die Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ auf den gegenwärtigen Zustand beschrieben und bewertet.

Bei der Prognose werden die voraussichtlichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen dargestellt. Im Folgenden wird die Prognose schutzgutbezogen dargestellt.

2.3.1 Entwicklung bei Durchführung der Planung

2.3.1.1 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

Die Entwicklung des Parks hat zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung geführt. Der Park ist für die Öffentlichkeit zugänglich und hat eine enorme Bedeutung als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung. Die Freiflächenversorgung der angrenzenden Bezirke ist damit erheblich verbessert. Die an das Plangebiet angrenzenden Quartiere waren vor der Parkumsetzung mit Anlagen für Spiel und Bewegung erheblich unterversorgt. Besonders ausgeprägt war dieses Defizit in Schöneberg.

Eine im Rahmen des Umweltberichtes erstellte Versorgungsanalyse zeigt für den seitens des Landes Berlin gebildeten Einzugsbereich, dass alle angrenzenden Quartiere eine gute Versorgung mit wohnungsnahen Grünflächen (6m²/EW) aufweisen.

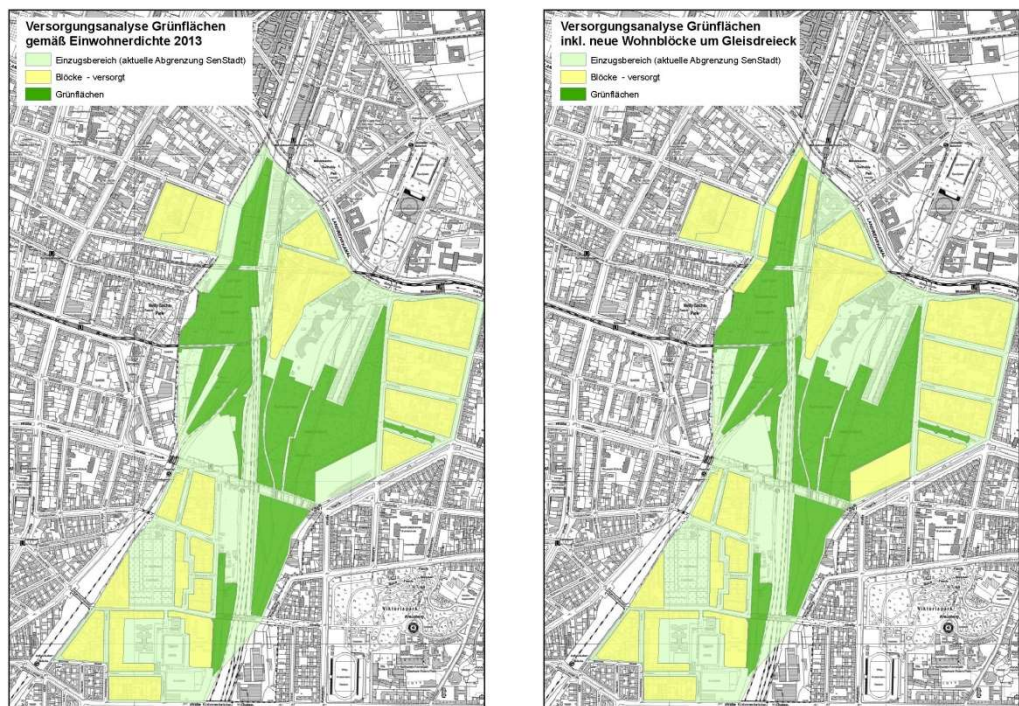


Abb. 6: Versorgungsanalyse im derzeitigen Einzugsbereich ohne (links) und mit (rechts) neuen Quartieren am Gleisdreieck

Auch unter Berücksichtigung der neuen Quartiere am Gleisdreieck dem „Möckernkiez“, der Bebauung an der Flottwellstraße und Dennewitzstraße und im Bereich des Parkhauses liegt auch weiterhin eine gute Versorgung mit wohnungsnahem Grün vor.

Kennwerte		Versorgungsgrad
Grünflächen im Einzugsbereich	372.221 m ²	
Einwohnerzahl 2013	9.527 EW	39 m ² /EW
Einwohnerzahl unter Berücksichtigung neuer Quartiere	11.198 EW	33 m ² /EW

Im Rahmen von Abstimmungen mit der zuständigen Abteilung der Senatsverwaltung zeigte sich, dass der ehemals gebildete Einzugsbereich der Freiflächenversorgungsanalyse nicht mehr die tatsächliche Erreichbarkeit abbildet. Zwar wirkt die Yorckstraße weiterhin als Barriere, durch Brückenbauwerke wurde und wird aber die Erreichbarkeit des Parks am Gleisdreieck hergestellt. Auch die Gebiete westlich des Parks haben einen direkten Parkzugang erhalten, so dass hier der Einzugsbereich erweitert werden konnte.

Auch unter Berücksichtigung eines wesentlich vergrößerten Einzugsbereichs sind die angrenzenden Quartiere gut versorgt.

Kennwerte		Versorgungsgrad
Grünflächen im erweiterten Einzugsbereich	420.275 m ²	
Einwohnerzahl unter Berücksichtigung neuer Quartiere	22.325 EW	19 m ² /EW

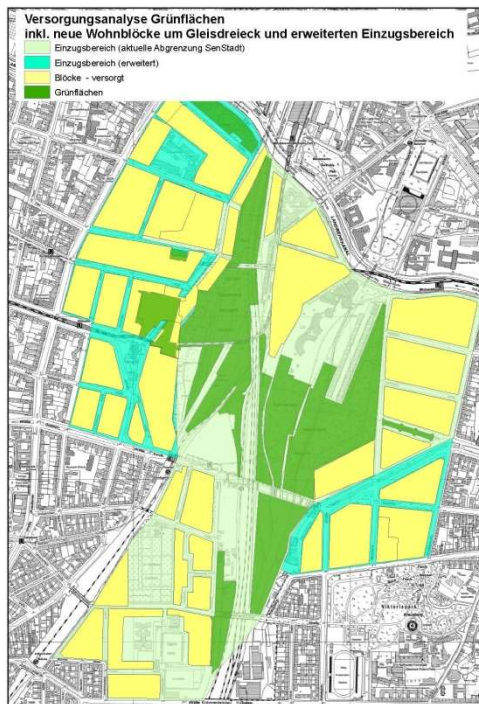


Abb. 7: Versorgungsanalyse unter Berücksichtigung eines erweiterten Einzugsbereichs

Im östlichen Teil des Plangebietes, dem Ostpark, sind durch die Planung Spiel- und Erholungsbereiche entstanden. Neben der zentralen Liegewiese „Kreuzberger Wiese“ gibt es entlang der Möckernstraße und dem Baufeld „Möckernkiez“ (vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“) mehrere Spielplätze für unterschiedliche Altersgruppen und mit unterschiedlichen Ausrichtungen.

Das „Wäldchen“ ist als wertvolle Naturschutzfläche nicht für die Nutzer zugänglich, wird durch angrenzende Wege aber erlebbar. Entlang der Fernbahntrasse sind die lärmintensiven Nutzungen Skaten und Ballspiele angeordnet. In der Nähe der Yorckbrücken sind die Interkulturellen Gärten eingerichtet, die nach dem Vorbild der New Yorker „Community Gardens“ städtische Brachen und freie Flächen für die Bewohner der Stadt gemeinschaftlich nutzbar machen wollen. Im Ostpark liegen Eingänge am Tempelhofer Ufer östlich des Deutschen Technikmuseums, an der Möckernstraße in Verlängerung der Achsen von Obentraut-, Wartenburg- und Hornstraße, zwischen Horn- und Wartenburgstraße sowie an der Yorckstraße.

Der Westpark weist aufgrund der Nähe zu den Bürogebäuden am Potsdamer Platz als auch zu der Bebauung an der östlichen Flottwellstraße und der Dennewitzstraße und der geplanten Wohnentwicklung am heutigen Parkhaus sowohl aktive als auch ruhige Bereiche auf. Insbesondere im Bereich der verlärmten Hochbahntrassen sind ebenfalls geräuschempfindliche Erholungsnutzungen angeordnet.

Durch die Entwicklung des Parks ist die isolierte Lage des Gleisdreiecks aufgehoben. In Nord-Süd-Richtung verbindet der Park das Nordende des Potsdamer Güterbahnhofes mit dem südlich an das Plangebiet angrenzenden Flaschenhals bis zur Monumentenbrücke. Die Ost-West-Verbindung verläuft südlich des Baufeldes der Urbanen Mitte. Der Weg ist gleichzeitig die Trasse für den Radweg Berlin-Leipzig. Die Anbindung des Gleisdreiecks an die angrenzenden Stadtquartiere verbessert die Freiraumverbindungen.

Die Kleingärten im westlichen Teil des Plangebietes werden als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten“ gesichert.

Durch die Verbesserung der Erholungsvorsorge sind daher positive Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen und die Bevölkerung entstanden. Der Bebauungsplan sichert die hergestellten Parkflächen.

Das Bioklima ist durch die Anlage des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen gegenüber der Bestandssituation zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung verbessert. Gerade im Westpark ist das Biovolumen durch Vegetationspflanzungen und Anlage von Wiesen gegenüber der schütterten Vegetation nach der temporären Baustellennutzung deutlich erhöht.

Durch die Planung entstehen anlagebedingt keine Auswirkungen bezogen auf dieses Schutzgut und den heutigen Bestand. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt das Plangebiet als Öffentliche Parkanlage und Teile davon als Fläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB fest. Der Bebauungsplan übernimmt die planfestgestellten Flächen, die seitens der Bahn in Betrieb sind, nachrichtlich und berücksichtigt bereits die Flächen, die für die S-Bahnlinie S 21 vorgehalten werden. Auf diesen Flächen befinden sich gegenwärtig temporär auch Freizeitnutzungen wie Beachvolleyballfelder. Sollten die Planungen der S-Bahnlinie S 21 umgesetzt werden, sind die Auswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu untersuchen. Dies betrifft auch die Auswirkungen aufgrund zusätzlicher Lärmemissionen. Die Kleingärten werden als private Dauerkleingärten planungsrechtlich gesichert.

Die Planung führt nicht zu baubedingten Beeinträchtigungen. Der Park als Ausgleichsfläche ist bereits hergestellt. Weitere Baumaßnahmen sind nicht erforderlich. Die baubedingten Beeinträchtigungen im Rahmen der Parkumsetzung waren nicht erheblich. Zeitweise kann es im Rahmen einer Baumaßnahme durch Baustellenverkehr (An- und Ablieferung von Material) ggf. durch Staubbildung und erhöhtes Verkehrsaufkommen zu einer bioklimatischen Belastung kommen. Da diese jedoch nicht nachhaltig ist, stellt sie keine erhebliche Beeinträchtigung dar. Baubedingte Auswirkungen in Form von Lärm sind als nicht erheblich zu bewerten, da das Gebiet überwiegend bereits durch Lärm durch die Hochbahn und die angrenzenden Straßen vorbelastet ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Der Park dient vor allem der Versorgung der angrenzenden Wohnquartiere sowie den Nutzern bzw. Bewohnern am Potsdamer Platz/Leipziger Platz mit Freiraum. Das Plangebiet ist sehr gut mit Öffentlichen Nahverkehr zu erreichen. Es ist nicht von erheblichen zusätzlichem Individualverkehr auszugehen.

2.3.1.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Die Entwicklung des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen haben zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand von 2005/2006 bezogen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt geführt. Im Rahmen der Planung der Parkanlagen erfolgte eine Ökologische Beratung (Markstein 2007/2010). Für die ökologische Beratung wurden die Fachgutachten zu Pflanzen und Tieren ausgewertet und die wertvollen und besonders wertvollen Bereiche ermittelt. Daraus wurden Empfehlungen zur Einbindung von Teilflächen in das Planungskonzept abgeleitet. Es wurden Hinweise zum naturschonenden Umgang mit dem Bestand sowie Vorschläge zur Entwicklung des Gehölzbestandes und der Rasen- und Wiesenflächen gegeben. Die Parkplanung wurde modifiziert, so dass ein weitgehender Erhalt wertvoller Strukturen ermöglicht wurde. Den Stand der Einarbeitung der Empfehlungen in das Parkkonzept wurde dokumentiert (Markstein 2010).

Im Ostpark ist die wertvollste Fläche, das „Wäldchen“ in den Park verträglich integriert. Charakteristisch für das „Wäldchen“ sind der großflächige Gehölzbestand mit den vor- und eingelagerten Stauden- und Grasfluren sowie die artenreichen Wald- und Gehölzbestände mit der Stein-Weichsel (*Prunus mahaleb*). Unter den Stauden- und Grasfluren finden sich auch nach § 30 BNatSchG geschützte Trockenrasen. Der großflächige Gehölzbestand setzt sich aus Birken-Stadtwald, Robinien-Stadtwald und Zitterpappel-Stadtwald zusammen. Aus Sicht des Artenschutzes sind außerdem die kleinräumig wechselnden Vegetationsmosaiken hervorzuheben. Neben Bereichen mit ruderalen Landreitgrasfluren, verschiedenen Vorwaldtypen, Laubgebüsch, Trockenrasen, Wiesen und Staudenfluren finden sich auch vegetationsfreie bzw. vegetationsarme Flächen. Auf etwas größeren Arealen haben sich ruderale Halbtrockenrasen und ruderale Rispengrasfluren angesiedelt. Im Rahmen der Ökologischen Beratung wurde die Durchwegung zum Schutz des „Wäldchens“ reduziert. Ein Bereich ist eingezäunt, um eine ungestörte Entwicklung zu ermöglichen. Das „Wäldchen“ ist in die Parkplanung integriert.

Im Ostpark wurden im Rahmen der Parkumsetzung und Umsetzung der Ausgleichsfläche Vegetationsinseln erhalten. Die Gehölzinseln waren u.a. durch ein Vorkommen heimischer

Wildrosenvorkommen aber auch zahlreicher seltener Pflanzenarten gekennzeichnet. Von 17 Vegetationsinseln wurden 16 in das Konzept integriert. Von den 2006 vorkommenden Standorten von Rote-Liste-Arten des Landes Berlin bzw. der gesetzlich geschützten Sand-Strohblume können acht durch Erhalt der Vegetationsinseln geschützt werden. Mit dem Erhalt der Vegetationsinseln konnten rd. 25% der 2006 als wertvoll eingestuften Biotope geschützt werden (ohne „Wäldchen“).

Verbleibende wertvolle Bereiche befanden sich im Bestand 2006 auf teilversiegelten Parkplatzflächen oder vegetationsfreien Flächen, die aufgrund der Fugenvegetation oder der Laufkäfervorkommen als wertvoll bewertet wurden. Diese konnten durch die Entsiegelung weitgehend nicht erhalten werden. Für die Laufkäferfauna erfolgte eine Substratverlagerung im Sinne einer Transplantation von Käfersubstrat. Aus dem Bereich in dem 2006 eine sehr hohe Anzahl gefährdeter Laufkäfer nachgewiesen wurde, wurde Material entnommen und auf eine Fläche nördlich des Flaschenhalses verbracht. Auf der neuen Fläche konnten 2009 33 Laufkäferarten nachgewiesen werden, die z.T. stark bedroht sind. Die Wertigkeit der Fläche für die Laufkäferfauna kann daher als hoch bezeichnet werden. Auch auf die Laufkäferfauna erfolgte durch die Parkumsetzung daher keine erhebliche Beeinträchtigung. Insgesamt wurden im Ostpark, der sich zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung wesentlich wertvoller darstellte als der Westpark, 4,9 ha Bestandsvegetation erhalten (ÖBVI Zech & Ruth 2012).

Art der Vegetation	Fläche	
Bestandsvegetation	49.303,77	m ²
Ökoschotter	4.640,57	m ²
Rasen	36.964,43	m ²
Sträucher	881,56	m ²
Wiese	19.019,16	m ²
	110.809,49	m ²

Tab. 1: Aufmaß Ostpark (Zech & Ruth 2012)

Die im Rahmen der Parkumsetzung entstandenen Liegewiesen sind durch Artenarmut gekennzeichnet. Zwei Wiesen weisen ein wertvolleres Arteninventar auf. Die Anlage der Blumenwiese und des Magerrasens erfolgte mit gebietsheimischem Saatgut.

Durch die Umsetzung der Ausgleichsflächen wird eine ökologische Aufwertung ermöglicht. In Anlehnung an das charakteristische Arteninventar werden Vegetationsinseln aus vornehmlich Ahorn, Eichen, Zürgelbäume, Birken und Robinien gepflanzt. Im Ostpark wurden 314 Bäume neu gepflanzt, denen stehen 280 Bäume entgegen, die gefällt wurden, davon waren 195 nicht geschützt (STU unter 80 cm).

Im Ostpark wurden sogenannte ökologische Schotterflächen angelegt. Hier wurden unterschiedliche Schottersubstrate eingebracht, die Lebensraum bieten für Arten, die 2006 auf dem Gleisdreieck kartiert wurden. Die meisten der Arten sind Vertreter der wärmebedürftigen und Trockenheit ertragenden zweijährigen bis ausdauernden Ruderalfluren.

Die Yorckbrücken, die südlich an das Plangebiet angrenzen, bilden mit der hier überwiegend ausgeprägten Spontanvegetation wichtige Verbundelemente zu den südlich angrenzenden Bahnbrachen. Die Brücken sind daher aus naturschutzfachlicher Sicht ein wichtiger Bestandteil des Biotopverbundes zum Flaschenhals.

Auf der Fläche des Westparks war im Bestand (2005/2006) bereits weniger wertvolle Vegetation vorhanden als im Ostpark. Die Fläche des geplanten Westparks befand sich in der jüngeren Vergangenheit permanent in Umnutzung. Die Fläche war durch den Baustellenbetrieb des Potsdamer Platzes und der ICE Strecke Berlin Hannover sowohl für Pflanzen als auch für Tiere aufgrund von Störungen und offenen Böden eher geringwertig (Ausnahmen bildeten die zwischenzeitliche Nutzung durch den Brachpieper sowie die Bedeutung der Flächen für Insekten). Hierzu heißt es im Gutachten von agu: „Wertvolle Lebensräume seltener und gefährdeter Tierarten werden auch mit der Errichtung des Baulogistikzentrums auf dem Gelände des Gleisdreiecks beeinträchtigt oder zerstört. Auf dem Gleisdreieck fanden sich 1980 auf nur 65 ha mit 413 Arten rd. 30% des Bestands der Berliner Flora. In ei-

nem nur 200 bis 300 breiten Streifen entlang der geplanten Eisenbahntrassen wurden 1993 insgesamt 262 Arten aufgenommen. Das sehr wertvolle „Wäldchen“ auf dem Anhalter Güterbahnhof sowie weitere als wertvoll eingestufte Flächen auf dem Potsdamer Güterbahnhof befinden sich im unmittelbaren Wirkungsbereich des geplanten Baulogistikzentrums“.

Im Bereich der U-Bahnlinie U1 sind wegen der Vielzahl an Rettungswegen, Verbindungswegen, Notausgängen etc. zahlreiche Befestigungen erforderlich. Im Rahmen der Parkkonzeption wurden daher an dieser Stelle multifunktionale Spielflächen lokalisiert. Die Flächen, die durch die Spielflächen befestigt wurden, waren im Bestand zu weiten Teilen bereits unterbaut, so dass die Entwicklungsmöglichkeiten auf diesen Flächen gering waren. In diesen Bereichen erfolgte durch die Parkumsetzung keine erhebliche Beeinträchtigung.

Im Gegensatz zum Ostpark gab es im Westpark – mit Ausnahme der Umgebung der Kleingärten, der Eingangsbereiche sowie einiger linearer Ausbildungen entlang des Hauptweges – nur wenige Pioniergehölzflächen. Nördlich und südlich der Kleingärten befanden sich 2004/2005 kleinere Ausbildungen von Ahorn Stadtwäldern sowie mehrschichtige Gehölzbestände. Die Flächen blieben durch die Parkumsetzung erhalten und haben sich bereits zu kleinflächigen Stadtwäldern entwickelt.

Im Westpark wurden die Kleingärten in den Park integriert.

Die Offenlandbiotope im Bereich des Tunnelmundes wurden erhalten. Es erfolgte eine Artenanreicherung der Wiesen. Der größte Teil der Rasenflächen im Westpark (21.165 m²) wurde mit einer Gebrauchsrasenmischung angesät. Auf den übrigen Flächen erfolgte eine Ansaat mit gebietsheimischem Saatgut. Den größten Anteil nehmen Ruderalwiesen / Magerrasen ein. Diese wurden im Böschungsbereich der Regionalbahnstrecke sowie auf den davor gelagerten Flächen angelegt (8.090 m²). Ansaaten mit Schmetterlings-Wildbienensäumen erfolgten im Randbereich der Kleingärten (5.860 m²). Salbei-Wiesen wurden entlang des inneren Randes der Hauptwege sowie im nordöstlichen Böschungsbereich (3.560 m²) angelegt.

Im Westpark wurden 35% der wertvollen Bereiche erhalten. Durch die Anlage einer Obst- und Ruderalwiese kommen rd. 7.500 m² wertvolle Biotope hinzu.

Im Westpark erfolgten 560 Baumpflanzungen. Denen stehen nur 47 Bäume gegenüber die gefällt wurden, davon waren 42 nicht geschützt (STU unter 80 cm). Um die biologische Vielfalt zu erhöhen, wurde der ursprünglich geplante hohe Anteil neophytischer Gehölze deutlich reduziert. Insgesamt wurde vor allem der Eichenanteil erhöht (Markstein 2013).

Durch die Ausgleichsfläche wurden Aufwertungen der Lebensraumfunktion vorgenommen. Insgesamt überwiegen die Aufwertungsmaßnahmen langfristig gegenüber den vorübergehenden zum Teil auch baubedingten Beeinträchtigungen von Lebensräumen. Während der Bauphase konnte das Plangebiet der Vogelfauna nur begrenzt Lebensraum bieten. Der fertig gestellte Park ist wieder ein Lebensraum für Vögel. Aufgrund der überwiegend hohen Störungsintensität ist jedoch von Allerweltsarten auszugehen.

Es ist davon auszugehen, dass wie im Bestand 2006 auch zukünftig Buschbrüter dominieren. Arten wie Klappergrasmücke, Mönchsgrasmücke, Amsel und Grünfink haben durch die vielfältigen Gehölzbestände günstige Ansiedlungsbedingungen. Die Stadtwälder und Gehölzbestände sind sehr deckungs- und strukturreich. Die Fläche wird keine Bedeutung mehr für Bodenbrüter haben, da die benötigte deckungsreiche und ungestörte Bodenschicht fehlt. 2006 wurden im Plangebiet als typische Bodenbrüter die Arten Zaunkönig, Nachtigall, Fitis und Zilpzalp sowie der Brachpieper festgestellt. Die Fläche auf der 2006 der Brachpieper brütete, wurde bereits vor der Parkumsetzung durch Baustellenbetrieb der ICE Strecke Berlin-Hannover verändert. Auch Sukzession hat die ehemalige Offenlandstruktur durch zunehmenden Gehölzaufwuchs verändert. Es ist fraglich, ob der Brachpieper hier noch einmal nach 2006 brütete (Markstein 2010).

Betriebsbedingte Auswirkungen durch die Parkumsetzung gegenüber dem Bestand von 2005/2006 erfolgen durch eine Zunahme der Störungsintensität sowie eine Zunahme der Lichtemission. Die Auswirkungen werden als nicht erheblich bewertet, da die Arten als weniger störungsempfindlich bewertet werden.

Durch die Planung entstehen bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Pflanzen und Tiere und biologische Vielfalt und in Bezug auf den heutigen Bestand. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ dient der Festsetzung der Öffentlichen Parkanlage und Teile davon der Festsetzung als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB. Eisenbahnrechtlich gewidmete

Flächen werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Auch auf diesen Flächen wurde teilweise Park angelegt. Zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn wurde ein Dienstbarkeitsvertrag für den Westpark geschlossen, der das Land Berlin dazu berechtigt. Es wird daher davon ausgegangen, dass auf absehbare Zeit hier keine Veränderung erfolgt. Sollte hier aufgrund von Bahnplanungen z.B. für die S-Bahnlinie S21 eine Veränderung erfolgen, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens.

2.3.1.3 Schutzgut Boden

Die Entwicklung des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen haben zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung bezogen auf das Schutzgut Boden geführt. Im Westpark wurden sehr viele Belastungen entfernt: rund 40.000 Tonnen Bauschutt, 25 t Asphalt, 1.336 t Gleisschotter und 647 t Beton. Es wurden 2.080 t gemischte Bauschuttabfälle, die gefährliche Stoffe enthalten, sowie fast 10 t Asbest haltige Baustoffe entfernt. Im Westpark waren im Bestand 6.500 m² versiegelte Flächen vorhanden. Für die infrastrukturellen Erschließungen des Parks sind Versiegelungen unvermeidbar (z.B. durch Wege, Treppen, Plätze etc.). Im Westpark sind 3.500 m² versiegelt. Diese Neuversiegelung erfolgte jedoch weitgehend auf Flächen, die bereits unterbaut sind bzw. durch die Baustellenlogistik des Potsdamer Platzes bereits stark in ihrem Aufbau verändert wurden, so dass die Neuversiegelung geringer ist.

Im Ostpark erfolgte im Rahmen der Parkumsetzung eine umfangreiche Entsiegelung von 3,2 ha Flächen.

Art der Versiegelung	Fläche	
Verbundsteinpflaster	8.814	m ²
Großsteinpflaster	9.385	m ²
Beton im Gleisbereich	2.764	m ²
Beton bewehrt	331	m ²
Beton unbewehrt	4.762	m ²
Asphalt im Gleisbereich	104	m ²
Asphalt	6.220	m ²
	32.380	m ²

Tab. 2: Abrechnung Aushub Ostpark (BTB 2010)

Durch die Parkumsetzung und Ausgleichsflächen wurde daher eine Aufwertung der natürlichen Bodenfunktionen ermöglicht.

Im Plangebiet befand sich zum Teil erheblich belasteter Boden, der im Rahmen der Parkumsetzung beseitigt wurde. Durch die Parkgestaltung kommt es daher in den unversiegelten Bereichen zu einer Verbesserung des Umweltzustandes, da der belastete Boden ausgetauscht wurde.

Durch die Umsetzung des Parks sind keine betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen entstanden nicht, da durch die Vorprägung des Standorts bereits von verdichteten Böden auszugehen ist und keine natürliche Horizontierung des Bodens mehr bestand.

Durch die Planung entstehen bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Boden und bezogen auf den heutigen Zustand. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt das Plangebiet überwiegend als Öffentliche Parkanlage und Teile davon wiederum als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB fest. Durch die Zuordnungsfestsetzung werden die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes und der Baufelder um das Gleisdreieck planungsrechtlich gesichert. Das Wäldchen wird als öffentliche naturnahe Parkanlage und die Ersatzmaßnahmen für die ICE Strecke Berlin-Hannover werden als öffentliche Parkanlage gesichert. Im Bereich der Flächen, die als Bahnflächen gewidmet sind, wurden gemäß

Dienstbarkeitsvertrag zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn teilweise auch Parkanlagen hergestellt. Sollte hier aufgrund von Bahnplanungen eine Veränderung erfolgen, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens. Die Kleingärten werden planungsrechtlich gesichert. Es entstehen keine Beeinträchtigungen.

2.3.1.4 Schutzgut Wasser

Die Entwicklung des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen haben zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung bezogen auf das Schutzgut Wasser geführt. Im Bereich des Ostparks war der Versiegelungsgrad im Bestand sehr hoch. Damit war der lokale Wasserhaushalt in diesem Bereich bereits sehr naturfern. Bei einem naturnahen Zustand halten sich die Ein- (Niederschlag) und Austräge (Abfluss, Versickerung, Verdunstung) im Gleichgewicht. Durch den hohen Versiegelungsgrad wurde das anfallende Niederschlagswasser kaum zurückgehalten. Im Ostpark sind im Rahmen der Parkgestaltung umfangreiche Entsiegelungen erfolgt, so dass der lokale Wasserhaushalt verbessert wurde. Im Westpark hat der Versiegelungsgrad durch die Parkgestaltung abgenommen. Das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser kann auf den angrenzenden Flächen versickern und verbleibt somit im Gebiet. Die positiven Wirkungen auf das Schutzgut Wasser sind auch auf den Bereichen der planfestgestellten Flächen entstanden, die als Park gestaltet und hergestellt wurden.

Neben den quantitativen Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt sind die qualitativen zu betrachten. Durch die Parkgestaltung und den damit verbundenen Bodenaustausch von belastetem Boden, wurde die Umweltsituation im Bereich der unversiegelten Flächen verbessert.

Durch den Bebauungsplan gibt es bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Wasser und den heutigen Zustand. Der Bebauungsplan VI-140a setzt das Plangebiet überwiegend als Öffentliche Parkanlage und als Maßnahmenfläche „Park am Gleisdreieck“ für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB fest. Damit werden die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes und der Baufelder um das Gleisdreieck planungsrechtlich gesichert. Das Wäldchen wird als öffentliche naturnahe Parkanlage und die Ersatzmaßnahmen für die ICE Strecke Berlin-Hannover werden als öffentliche Parkanlage gesichert. Die Kleingärten werden planungsrechtlich gesichert. Die Flächen, die als Bahnflächen gewidmet sind, wurden teilweise auch als Parkanlage hergestellt. Grundlage bildet der Dienstbarkeitsvertrag zum Westpark zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn. Sollte hier aufgrund von Bahnplanungen eine Veränderung erfolgen, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens.

2.3.1.5 Schutzgut Klima / Luft

Die Entwicklung des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen haben zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung bezogen auf das lokale Klima geführt. Durch die umfangreichen Entsiegelungen verdunstet mehr Niederschlagswasser, was dazu führt, dass Verdunstungskühle entsteht. Durch die Planung erfolgt auch im Westpark eine Verbesserung, weil hier der Anteil der Vegetation deutlich erhöht wurde. Diese Pflanzungen und Wiesen erhöhen die Verdunstungsleistung und wirken sich klimatisch entlastend aus.

Stadtklimatisch wirkt sich die Parkumsetzung und Umsetzung der Ausgleichsflächen ebenfalls positiv aus. Die Anlage eines Parks wurde in der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Potsdamer Platz/Leipziger Platz aus klimatologischer Sicht als sinnvoll beschrieben. Die negativen Wirkungen des Bauvorhabens Potsdamer Platz / Leipziger Platz auf das Klima sollten durch den Park am Gleisdreieck zumindest teilweise ausgeglichen werden.

Die baubedingten Beeinträchtigungen z.B. Staubbildung und erhöhtes Verkehrsaufkommen führten nur zu einer zeitweisen bioklimatischen Belastung und sind daher nicht erheblich. Betriebsbedingte Auswirkungen der Parkumsetzung sind nicht zu erwarten. Der Park dient vor allem der Freiraumversorgung der angrenzenden Wohnbebauung und des Potsdamer / Leipziger Platzes und ist gut mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar, so dass keine wesentliche Erhöhung des Verkehrsaufkommens erfolgt.

Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ werden bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Klima/Luft und in

Bezug auf den heutigen Zustand in 2015/2016 vorbereitet. Der Bebauungsplan VI-140a setzt das Plangebiet überwiegend als Öffentliche Parkanlage und als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB fest. Damit werden die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes und der Baufelder um das Gleisdreieck planungsrechtlich gesichert. Das Wäldchen wird als öffentliche naturnahe Parkanlage und die Ersatzmaßnahmen für die ICE Strecke Berlin-Hannover werden als öffentliche Parkanlage gesichert. Die Flächen, die als Bahnflächen gewidmet sind, wurden teilweise auch als Parkanlage hergestellt. Grundlage bildet der Dienstbarkeitsvertrag zum Westpark zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Berlin. Sollte hier aufgrund von Bahnplanungen eine Veränderung erfolgen, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens. Die Kleingärten werden planungsrechtlich gesichert.

2.3.1.6 Schutzgut Landschaft

Die Entwicklung des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen haben zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung bezogen auf das Landschaftsbild geführt, da die Charakteristik des Plangebietes, die durch die Eisenbahnnutzung geprägt war, erhalten wird und Landschaftsbildschäden beseitigt werden. Die Qualität der Parkgestaltung wurde durch ein international besetztes Wettbewerbsverfahren abgesichert. Die prägende Vegetation wurde überwiegend erhalten. Das „Wäldchen“ wurde in die Planung integriert und behutsam erlebbar gemacht.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild sind durch den Park nicht entstanden.

Durch den Bebauungsplan gibt es bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Landschaft und den heutigen Zustand. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt das Plangebiet überwiegend als Öffentliche Parkanlage und als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB fest. Damit werden die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes und der Baufelder um das Gleisdreieck planungsrechtlich gesichert. Das Wäldchen wird als öffentliche naturnahe Parkanlage und die Ersatzmaßnahmen für die ICE Strecke Berlin-Hannover werden als öffentliche Parkanlage gesichert. Die Flächen, die als Bahnflächen gewidmet sind, wurden teilweise auch als Parkanlage hergestellt. Grundlage bildet der Dienstbarkeitsvertrag zum Westpark zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Berlin. Sollte hier aufgrund von Bahnplanungen eine Veränderung erfolgen, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens.

2.3.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Entwicklung des Parks und die Umsetzung der Ausgleichsflächen haben zu einer Aufwertung gegenüber dem Bestand zum Zeitpunkt des Antrags auf Entlassung aus der Planfeststellung bezogen auf das Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter geführt. Im Rahmen der Parkgestaltung erfolgten eine Auseinandersetzung mit der Geschichte des Plangebietes sowie ein Umgang mit den verbliebenen Spuren und Strukturen der Bahnnutzung. Vor allem im Ostpark wurden Relikte der Eisenbahnvergangenheit in die Parkgestaltung integriert. Die denkmalgeschützten Yorckbrücken sichern in Teilen den Übergang in den Flaschenhals.

Durch die Parkumsetzung findet eine stadtentwicklungspolitisch sinnvolle Wiedernutzung der brachliegenden Grundstücke statt. Anlagebedingt gibt es keine Beeinträchtigung von Sachgütern.

Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen der Kulturgüter und Sachgüter im Rahmen der Parkumsetzung z.B. durch Erschütterungen sind aufgrund des hohen Ausbaugrades der Straßen auszuschließen.

Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ werden bau-, anlage- und betriebsbedingt keine erheblichen Auswirkungen bezogen auf das Schutzgut Kulturgüter und Sachgüter und den heutigen Zustand vorbereitet. Der Bebauungsplan sichert die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover und der Baufelder. Sollte aufgrund von Bahnplanungen eine Veränderung erfolgen, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens.

2.3.1.8 Wechselwirkungen

Durch die Parkumsetzung sind Wechselwirkungen entstanden. Zum Beispiel führte die Entsiegelung von Böden im Ostpark zu einer Beeinträchtigung und einem Verlust der wertvollen Fugenvegetation. Die Öffnung des Parks für die Erholungsvorsorge erhöht die Störungsintensität für Tiere. Die einzelnen Beeinträchtigungen der Schutzgüter führten nicht zu Effekten, die sich untereinander verstärken. Durch die Parkumsetzung sind daher keine erheblichen Beeinträchtigungen entstanden.

Die Schutzgüter stehen untereinander in einem Wirkungszusammenhang. Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ entstehen keine erheblichen Wirkungen zwischen den Schutzgütern.

2.3.2 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Der Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Sicherung der Ausgleichsmaßnahmen für den Potsdamer Platz/Leipziger Platz und die ICE Strecke Berlin-Hannover sowie für einzelne Baugebiete. Die Umsetzung der Maßnahme beruhte bislang auf einzelnen separaten Vertragswerken.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde der vertraglichen Regelung aus dem Vertrag zwischen dem Land Berlin und der damaligen Vivico nicht entsprochen werden, die die planungsrechtliche Sicherung der Maßnahmen aus dem Potsdamer Platz und Leipziger Platz vorsah.

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

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ bereitet keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Der Bebauungsplan dient der planungsrechtlichen Sicherung von Ausgleichsmaßnahmen.

Die als öffentliche Parkanlage festgesetzten Grundstücke im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans - mit Ausnahme der öffentlichen Grünflächen in der Spitze des „Yorckdreiecks“ und im Bereich des „Wäldchens“ (naturnahe öffentliche Parkanlage) - sowie die Fläche der Museumsbahn werden als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Damit werden die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes und der Baufelder um das Gleisdreieck planungsrechtlich gesichert. Diese Festsetzung sichert die im Zuge der Parkrealisierung durchgeführten Ausgleichsmaßnahmen. Diese kompensieren die durch die Bebauungspläne des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, VI-140e VE „Möckernkiez“, VI-140fa VE „Yorckdreieck“ und VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft.

Die Maßnahmen dienen der Schaffung eines großen innerstädtischen Parks in einer stark unterversorgten Wohngegend.

Die Zuordnung erfolgt über verschiedene Vertragswerke, insbesondere über städtebauliche Verträge und Durchführungsverträge, die im Kapitel II 2.4.1.2 dargestellt sind.

Der Bebauungsplan sichert auch die Ausgleichsflächen für die Eingriffe durch den Bau der Schnellbahnverbindung Berlin-Hannover der Deutschen Bahn Netz AG, Planfeststellungsabschnitt 1A-1E.

2.4.1 Bauplanungsrechtlicher Ausgleich

2.4.1.1 Ausgleichsmaßnahmen Potsdamer Platz/Leipziger Platz

Der Park am Gleisdreieck ist im Wesentlichen die Kompensationsmaßnahme für den Verlust der innerstädtischen Brachflächen am Potsdamer Platz/Leipziger Platz, für dessen Bebauung durch den einfachen Bebauungsplan II-B 5 und den sogenannten acht (qualifizierten) Projektbebauungsplänen Baurecht geschaffen wurde. Die Entwicklung am Potsdamer Platz/Leipziger Platz erfolgte unter Inkaufnahme einer Verschlechterung der klimatischen Situation, die nach dem Krieg durch den klimatisch günstig wirkenden Großen Tiergarten in Zusammenwirken mit den Stadtbrachen entstanden war. Nachteilige Auswirkungen auf die

Umwelt konnten aufgrund des hohen Versiegelungsgrades jedoch innerhalb des Geltungsbereichs kaum ausgeglichen werden.

Im Eingriffsgutachten zu den Bebauungsplänen für den Potsdamer Platz/Leipziger Platz wurden erhebliche Eingriffe für den Naturhaushalt prognostiziert (agu 1993). Durch Bebauung und Versiegelung wurden erhebliche Beeinträchtigungen des Bodens erwartet. Auch durch hohe Grundwasserentnahmen und -absenkungen während der Bauzeit und eine Reduktion der Grundwasserneubildungsraten um 85% wurden erhebliche Beeinträchtigungen im Plangebiet und im Umfeld prognostiziert. Dieser Eingriff in den Wasserhaushalt wurde aber gutachterlich als weniger schwerwiegend betrachtet, da dieser vor allem in der Bauphase erfolgte und durch ein Grundwassermonitoring in der Bauphase Schäden an der Vegetation vermieden werden sollten. Im Gutachten wird prognostiziert, dass es durch die Beseitigung der Vegetationsflächen und der offenen, nur schwach bewachsenen Böden zu einem Lebensraumverlust für seltene und gefährdete Arten käme. Am gravierendsten wurden die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima/Luft bewertet. Es wurde die Herausbildung eines Wärmeinselskerns befürchtet. Klimatisch entlastend wirkende Strukturen würden durch die dichte Bebauung zu belastenden Strukturen gewandelt. Es wurden irreversible Schäden der Luftaustauschverhältnisse prognostiziert. Für das Landschaftsbild wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Planung erwartet. Die Planung am Potsdamer Platz und die Wiedereingliederung dieser Fläche in das Stadtbild wurden gutachterlich als positiv bewertet.

Bezogen auf den Gesamteingriff ergab sich folgende Gewichtung der Eingriffsintensität nach den folgenden Anteilen:

Boden / Wasser 10%

Flora / Fauna 35 %

Klima / Luft 55 %

Landschaftsbild 0%

Das Landschaftsbild wird durch den Verlust einer historischen Erinnerungsfläche und durch die Behinderung der Wahrnehmung von landschaftsprägenden Elementen beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung wurde jedoch gutachterlich mit 0% bewertet, weil die Bewahrung des Landschaftsbilds in diesem (historischen) Stadtraum mit der Wiederbelebung eines innerstädtischen Zentrums in seinem Stadtbild nicht vereinbar ist.

Ziel des Parks am Gleisdreieck ist es die ökologische Funktion und die Erholungsfunktion miteinander zu verbinden. Dem Kompensationsansatz liegt eine schutzgutübergreifende Betrachtung zu Grunde (agu 1993):

„Durch die Nähe des Gleisdreiecks zum Potsdamer Platz/Leipziger Platz ist ein räumlich und funktionaler Zusammenhang zum Ort des Eingriffs gegeben, so dass durch die Kompensationsmaßnahme „Schaffung einer Parkanlage“ an diesem Standort die durch Baumaßnahmen im Geltungsbereich des B-Plans II-B 5 beeinträchtigten bzw. verlorengegangenen Naturhaushaltsfunktionen teilweise übernommen werden könnten.“

In dem Kompensationsgutachten (agu 1993) wurde bereits darauf hingewiesen, dass die vorhandenen Qualitäten bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen sind. Insbesondere einer Beeinträchtigung des Bestands durch die geplanten Kompensationsmaßnahmen wäre vorzubeugen. Im Rahmen der Parkplanung und -umsetzung wurde eine Ökologische Beratung initiiert, die diesem Umstand Rechnung getragen hat (Markstein 2007/2010).

Bei der Ausgleichsbetrachtung wurde berücksichtigt, dass die Schaffung einer Parkanlage auf dem Gleisdreieck erst nach Aufgabe des dort geplanten Baulogistikzentrums erfolgen kann. Bereits bei der Erstellung des Eingriffs- und Ausgleichsgutachtens wurde deutlich, dass die Flächen am Gleisdreieck durch andere Nutzungen begrenzt sind, zumal die wertvolle Vegetation zu erhalten wäre und eher durchschnittliche Vegetation neu geschaffen werden würde. Durch die Integration der wertvollen Biotope würde aber eine große zusammenhängende Biotopfläche geschaffen, die wiederum die Wertigkeit der bestehenden Biotope erhöhen würde. Durch die Schaffung einer Parkanlage auf dem Gleisdreieck und die damit einhergehende Erhöhung der klimawirksamen Vegetation würde sich auch die klimatisch ausgleichende Funktion des Gleisdreiecks insgesamt verbessern. Hier wurden positive Wirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete gesehen. Die größte Aufwertung wurde aber der Entsiegelung bisher versiegelter Flächen und der positiven Wirkungen auf den Boden- und Wasserhaushalt beigemessen.

Da das Kompensationspotential auf dem „Park am Gleisdreieck“ beschränkt war, wurden weitere qualitative Aufwertungsmaßnahmen vorgesehen. Hierzu gehörte die Aufwertung der erhaltenswerten Vegetation sowie die Herstellung von Grünverbindungen zu angrenzenden Stadtbrachen und dem Potsdamer Güterbahnhof sowie in Richtung Schöneberger Südgelände. Fußgängerbrücken tragen bei einer dem Ort angepassten Gestaltung zur Aufwertung des Landschaftsbildes bei.

Nach Aussage des Gutachters sind durch einen Park auf dem Gleisdreieck mit einer Gesamtgröße von 19,3 ha – unter Einbeziehung eines unter Schutz stehenden Wäldchens – rund 40% des Eingriffs kompensierbar. Die Sicherung dieser Kompensationsmaßnahmen erfolgte durch städtebauliche Verträge mit den jeweiligen Investoren, dem Land Berlin und der Stiftung Naturschutz.

Das Wäldchen nahm zum damaligen Zeitpunkt 3,3 ha ein, so dass 16 ha neue Grünfläche durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ nachzuweisen sind. Auf der Fläche des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs sind 12 ha (östliche Parkfläche) und auf der Fläche des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs (westliche Parkfläche) 4 ha nachzuweisen.

Die folgende Aufstellung zeigt die Anteile der jeweiligen Bebauungspläne Potsdamer Platz / Leipziger Platz an den 16 ha Kompensationsmaßnahme Park am Gleisdreieck.

Bebauungsplan		Anteile in %	Anteile in m²
I-15a/b	Leipziger Platz Nord	15,76	25.216
I-16	Leipziger Platz Süd	15,10	24.160
II-163	Lenné Dreieck	13,78	22.048
II-164	Sony	14,16	22.656
II-165	Daimler Benz	32,69	52.304
II-166	A und T	7,45	11.920
II-168	Erweiterung der Staatsbibliothek	1,06	1.696
		,00	160.000

Das Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan II-168 „Erweiterung der Staatsbibliothek“ wurde eingestellt. Der vorgesehene Anteil von 1.696 m² muss daher nicht mehr zum Ausgleich bereitgehalten werden. Damit besteht ein Kompensationsüberschuss, der für andere Eingriffe verwendet werden kann.

Aufgrund der Vermessung des Plangebietes ist ein Nachweis der 12 ha Ausgleichsfläche auf der östlichen Parkfläche nicht möglich. Es besteht ein geringes Defizit von 196 m², das auf der westlichen Parkfläche nachgewiesen wird.

Tab. 3: Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB BV Potsdamer-/ Leipziger Platz

Parkflächen	Fläche (in m²)	Defizit (in m²)
Ausgleichsfläche im Ostpark	128.531	
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB		
BV Potsdamer-/Leipziger Platz Fläche a) Ostpark	119.804	-196
Ausgleichsfläche im Westpark	64.319	
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB		
BV Potsdamer-/Leipziger Platz Fläche b) Westpark	40.000	
BV Potsdamer-/Leipziger Platz - Ausgleich des Defizits auf Fläche a) Ostpark	196	

2.4.1.2 Ausgleichsmaßnahme Baufelder

Für die Baufelder rund um den „Park am Gleisdreieck“ wurden im Rahmen der Eingriffserfassung und -bewertung festgestellt, dass auch unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Eingriffe auf die Schutzgüter Boden, Pflanzen/Tiere und Landschaftsbild entstehen werden. Der Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ bereitete zusätzlich Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Wasser vor. Die Bebauungspläne VI-

140e VE „Möckernkiez“ und VI-140fa VE „Yorckdreieck“ bereiteten zusätzlich Beeinträchtigungen auf das Schutzzut Klima/Luft vor.

Die Eingriffe konnten nicht (vollständig) im Geltungsbereich der entsprechenden Bebauungspläne ausgeglichen werden, jedoch war durch die Nähe der Baufelder zum „Park am Gleisdreieck“ ein räumlicher und funktionaler Ausgleich möglich.

In städtebaulichen Verträgen zwischen dem Land Berlin und den einzelnen Vorhabenträgern wurde ein Ausgleich der Eingriffe im Park am Gleisdreieck vereinbart. Im Rahmenvertrag zwischen Land Berlin und Vivico (heute CA Immo) wurde von Beginn an ein Teil der zukünftigen Parkfläche als Sammelausgleichsfläche für Eingriffe aus den Baufeldern des Gleisdreiecks zur Verfügung gehalten. Durch den Rahmenvertrag besteht die Verpflichtung den Ausgleich der Baufelder in den Park am Gleisdreieck zu lenken, wobei der Nachweis der Flächen für den Potsdamer Platz/Leipziger Platz Priorität hat.

Der Nachweis der erforderlichen Ausgleichsflächen erfolgt in der westlichen Parkfläche. Hier werden für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“ 8.823 m² für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ 519 m² und den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ 3.722 m² planungsrechtlich gesichert.

Tab. 4: Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB zu vorhabenbezogenen Bebauungsplänen

Parkflächen	Fläche (in m²)
Ausgleichsfläche im Westpark	64.319
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB	
vorhabenbezogener B-Plan VI-140e VE „Möckernkiez“	8.823
vorhabenbezogener B-Plan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“	519
vorhabenbezogener B-Plan VI-140fa VE „Yorckdreieck“	3.722

2.4.2 Naturschutzrechtlicher Ausgleich

Im Park am Gleisdreieck werden Ausgleichserfordernisse der Deutschen Bahn für die Bahnstrecke Berlin-Hannover gedeckt. Für den Planfeststellungsabschnitt 1A-1E sollten als Ausgleich für Beeinträchtigungen Baumpflanzungen, Strauchpflanzungen sowie Ansaaten mit krautiger Vegetation erfolgen. Diese Maßnahmen wurden im Park am Gleisdreieck umgesetzt. Der flächenhafte Nachweis erfolgt zum einen im Bereich des Schwechtenparks. Dieser weist eine Größe von 8.727 m² auf und liegt in der östlichen Parkfläche. Zum anderen werden in der westlichen Parkfläche 11.000 m² der Ausgleichsfläche der Deutschen Bahn zugeordnet. Insgesamt umfasst die Ausgleichsfläche für den Bau der ICE-Trasse 19.727 m².

Tab. 5: Naturschutzrechtlicher Ausgleich

Parkflächen	Fläche (in m²)
Ausgleichsfläche im Ostpark	128.531
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	
BV Deutsche Bahn/Schwechtenpark	8.727
Ausgleichsfläche im Westpark	64.319
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	11.000
BV Deutsche Bahn	

2.4.3 Flächennachweis Ausgleichsflächen

Die Flächenbedarfe an Ausgleichsflächen können in der östlichen und westlichen Parkfläche gedeckt werden.

Tab. 6: Zusammenstellung der Ausgleichsflächen im Plangebiet

Parkflächen	Fläche (in m²)
Ausgleichsfläche im Ostpark	128.531
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB	
BV Potsdamer-/Leipziger Platz Fläche a) Ostpark	119.804
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	
BV Deutsche Bahn/Schwechtenpark	8.727
Ausgleichsfläche im Westpark	64.319
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB	
BV Potsdamer-/Leipziger Platz Fläche b) Westpark	40.000
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB	
BV Potsdamer-/Leipziger Platz - Ausgleich des Defizits auf Fläche a) Ostpark	196
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB	
vorhabenbezogener B-Plan VI-140e VE „Möckernkiez“	8.823
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB	519
vorhabenbezogener B-Plan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“	
Zuordnung nach § 9 Abs. 1a BauGB vorhabenbezogener B-Plan VI-140fa VE „Yorckdreieck“	3.722
Naturschutzrechtlicher Ausgleich	11.000
BV Deutsche Bahn	
nicht belegte Fläche	59

Durch die Einstellung des Bebauungsplanverfahrens II-168 und die nicht beanspruchte Ausgleichsfläche von 1.696 m² sowie durch die im Westpark nicht belegt Fläche von 59 m² ergibt sich ein Kompensationsüberschuss von insgesamt 1.755 m².

2.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

Bei der Planung zum Park am Gleisdreieck handelt es sich um Sicherung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Für das Planungsgebiet wurden faunistische Fachgutachten erarbeitet, die die Grundlage bildeten für die Ökologische Beratung im Rahmen der Parkplanung. Hierbei wurde auch das Vorkommen von besonders und streng geschützten Arten festgestellt, z.B. das Vorkommen des Brachpiepers im Westpark. Die Überplanung des Brutreviers hätte planerisch bewältigt werden müssen im Rahmen der Parkplanung, wenn dieser zum Zeitpunkt der Umsetzung dort noch gebrütet hätte. Der Brachpieper konnte 2007/2008 (Meffert 2014) jedoch bereits nicht mehr im Planungsgebiet festgestellt werden.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ sichert die Ausgleichsflächen zum Potsdamer Platz/Leipziger Platz und der Baufelder sowie die Ersatzmaßnahmen der ICE Strecke Berlin-Hannover. Durch den Bebauungsplan werden keine Verbotstatbestände gemäß § 44 BNatSchG berührt.

2.6 Geplante Maßnahmen

Im Folgenden werden die Maßnahmen zusammenfassend dargestellt, die bei der Bewertung der Umweltauswirkungen berücksichtigt wurden. Sie wurden bei der Beurteilung der Erheblichkeit der Beeinträchtigungen berücksichtigt.

2.6.1.1 Festsetzungen im Bebauungsplan

Der Bebauungsplan sieht folgende Festsetzungen vor, die bei der Bewertung der Umweltauswirkungen berücksichtigt wurden:

- Festsetzung der Ausgleichsflächen aus dem Bauplanungsrecht als Öffentliche Parkanlage und als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB
- Festsetzung der Ersatzmaßnahmen der ICE Strecke Berlin Hannover als Öffentliche Parkanlage
- Festsetzung des Wäldchens als Öffentliche naturnahe Parkanlage

2.6.1.2 Parkkonzept

Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

Erhöhung der bioklimatischen Wertigkeit im Westpark durch Vegetationspflanzungen

Schutzgut Boden

- Minderung der Versiegelung, von ursprünglich 6.500 m² auf 3.500 m² im Westpark
- Entsiegelung von 4,9 ha Flächen im Ostpark

Schutzgut Wasser

Entsiegelung von 4,9 ha Flächen im Ostpark und damit Erhöhung des Flächenanteils für den lokalen Wasserhaushalt

Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Lebensraumfunktionen des Planungsgebietes durch

- Schaffung neuer Gehölzstrukturen für die Avifauna,
- Erhalt von Vegetationsinseln,
- Verwendung gebietsheimischen Pflanz- und Saatgutes,
- Reduzierung des Anteils neophytischer Gehölze,
- Anlage von Wiesen,
- Erhalt des „Wäldchens“,
- Reduzierung des Wegekonzeptes im Bereich des „Wäldchens“,
- Einzäunung von Teilen des „Wäldchens“ als Schutz vor Übernutzung und Beeinträchtigung,
- Schaffung von Biotopverbundanschlüssen nach Süden (Richtung Yorckbrücken und Flaschenhals) sowie
- Einbau von Holzbohlen, Aufbringen von Schotter zur Schaffung von Lebensräumen für Flora und Fauna.

Schutzgut Klima/Luft

Verbesserung der klimatischen Wirkung durch

- Erhöhung des Vegetationsanteils sowie
- Entsiegelung von 4,9 ha Flächen.

Schutzgut Landschaft

- Verwendung gebietstypischer Pflanzenarten
- Behutsame Erschließung wertvoller Strukturen zur Verbesserung der Erholungseignung
- Einbau von Holzbohlen, Aufbringen von Schotter und Herstellung von Wegeverbindungen im Bereich des Museumsgleises zur Vernetzung von Freiräumen, zur Aufwertung des Landschaftsbildes.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

- Aufnahme von Eisenbahnrelikten in die Parkplanung

2.6.1.3 Fachrechtlicher Ausgleich nach Baumschutzverordnung (BaumschVO)

Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ werden keine Eingriffe in geschützten Baumbestand vorbereitet. Der Bebauungsplan sichert den Park am Gleisdreieck. Der fachrechtliche Ausgleich nach Baumschutzverordnung wurde im Rahmen der Parkpla-

nung behandelt. Die nach Baumschutzverordnung geschützten Bäume wurden erfasst. Im Parkkonzept wurden Neupflanzungen integriert.

2.6.1.4 Vermeidung von Emissionen, Abfällen und Abwasser und Energieeffizienz

Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wird der Park am Gleisdreieck planungsrechtlich gesichert. Durch die Planung entstehen keine Emissionen, Abfälle oder Abwasser.

2.7 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

2.7.1 Standortalternativen

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ sichert die öffentliche Parkanlage „Park am Gleisdreieck“ und die Ausgleichsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes / Leipziger Platzes und einiger Baufelder um das Gleisdreieck sowie die Ersatzmaßnahmen der ICE Strecke Berlin-Hannover. Aufgrund der räumlichen Nähe zum Eingriffsort am Potsdamer Platz/Leipziger Platz und der funktionalen Eignung wurde diese Maßnahme gutachterlich vorgeschlagen. Alternative Flächen mit dieser Eignung, in dieser Größenordnung und im räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort waren nicht vorhanden.

Voraussetzung für die Umsetzung war die Entlassung aus der Planfeststellung. Zu diesem Zweck wurde mit der Deutschen Bahn AG / Bundeseisenbahnvermögen im März 1994 ein Notenwechsel über die Zurverfügungstellung der notwendigen Flächen, unter Einbeziehung des unter Schutz zu stellenden Wäldchens (ca. 3,3 ha) vollzogen. Ein am 28. September 2005 unterzeichneter städtebaulicher Rahmenvertrag konkretisierte diese Maßnahmen. Damit lagen die formellen Voraussetzungen für eine Antragstellung der Deutschen Bahn zur Entlassung der Flächen aus der Planfeststellung vor.

Im städtebaulichen Vertrag wurden auch die Bedingungen festgelegt für die Baufelder um das Gleisdreieck. Die Bebauung war in diesen Bereichen ursprünglich wesentlich dichter angestrebt. Die Baumassen wurden im Rahmen der weiteren Planungen reduziert.

2.7.2 Konzeptalternativen

Für die Parkplanung erfolgte ein landschaftsarchitektonischer Wettbewerb, aus dem 2006 das Atelier Loidl als Sieger hervorging. Der Erhalt und die Integration der vorhandenen Spontanvegetation einschließlich ihrer Habitatfunktion war eine wichtige Planungsvorgabe. Damit sollte der Bedeutung des Geländes sowohl aus ökologischer als auch aus Sicht der Geschichte der Stadtnatur Rechnung getragen werden.

Der Sachverständigenbeirat für Naturschutz und Landschaftspflege empfahl 2007 bei der Entwicklung des Parkgeländes als Erholungsraum naturschutzfachliche Qualitäten zu sichern und zu entwickeln. Bei der weiteren Entwicklung des Gleisdreiecks sollte darauf geachtet werden, so heißt es in einem Beschluss, dass ausreichend große Teile schutzwürdiger Biotope und Kleinstrukturen als Lebensraum seltener und gefährdeter Pflanzen- und Tierarten erhalten werden. Sofern dies mit den Nutzungsanforderungen verbunden werden kann, sollten Teilflächen so entwickelt werden, dass sie von solchen Arten und anderen typischen Arten Berliner Brachflächen als Lebensraum genutzt werden können.

Im Rahmen der Umsetzung erfolgte eine enge Abstimmung mit dem Landschaftsarchitekten, dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und Anwohnerinitiativen.

Zur Integration naturschutzfachlicher Belange erfolgte eine ökologische Beratung. Im Rahmen der ökologischen Beratung zur Umsetzung der Parkplanung wurden die vorliegenden Gutachten für Flora, Fauna und Biotope ausgewertet und Bereiche mit höherem Naturschutzwert ermittelt (Markstein 2010). Es wurden Hinweise zum naturschonenden Umgang mit dem Bestand im Rahmen der künftiger Nutzungen sowie Vorschläge zur Entwicklung des Gehölzbestandes und der Rasen- und Wiesenflächen gegeben.

Im Zuge der Ökologischen Beratung wurde z.B. eine Reduzierung der Wege durch das „Wäldchen“ erreicht (Markstein 2007). Die ursprünglich vorgesehene Nord-Süd-Durchwegung und die mittlere Ost-West-Verbindung wurden gestrichen. Teile des „Wäldchens“ wurden zum Schutz vor Störungen eingezäunt. Auch der Erhalt von 16 der 17 als erhaltenswert eingestuften Vegetationsinseln ist ein Ergebnis der Alternativenprüfung. Es wurde schotterreiches Substrat ausgebracht, so dass das als wertvoll angesehene warm-

trockene Mikroklima erhalten werden konnte. Es wurde Material vom Gleisdreieck verwendet, um die darin enthaltene Samenbank zu erhalten und ggf. umzulagern.

Es wurde für die Wiesenbereiche anstelle der Einsaat von artenarmen Landschaftsrasen die Verwendung von artenreichen regionalen Saatgutmischungen vereinbart. Auch die Community Gardens, die ursprünglich in der Nähe des „Wäldchens“ geplant waren und dort zu Konflikten wie Eutrophierung geführt hätten, wurden in weniger empfindliche Bereiche verlegt. Im Westpark wurde eine Reduzierung der versiegelten Flächen für Spielbereiche von 6.500 m² auf 3.500 m² erreicht (Markstein 2010).

3 Zusätzliche Angaben

3.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

3.1.1 Umweltprüfung

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

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

Eine besondere Schwierigkeit bei der Umweltprüfung zum Bebauungsplan VI-140a bestand darin den Zeitpunkt zu wählen, der als Bestand zu Grunde zu legen ist. Das Gleisdreieck war in den vergangenen Jahren permanenten Veränderungen unterworfen. Diese haben in Teilbereichen durch die Baulogistiknutzung des Potsdamer Platzes und der Deutschen Bahn zu einer Entwertung durch Unterbauung und Vegetationsverlust geführt. Auf der anderen Seite waren zu diesem Zeitpunkt bereits Landschaftsbildschäden durch das Abräumen der Gewerbebetriebe beseitigt. Der Zeitpunkt 2006 zum Zeitpunkt des Antrags der Entlassung aus der Planfeststellung wurde als ein geeigneter Zeitpunkt für die Bestandsdarstellung bewertet, um so die Auswirkungen der Parkplanung auf die Umwelt beschreiben und bewerten zu können. Hier fanden auch umfangreiche Untersuchungen zu dem Bestand an Tieren und Pflanzen statt, auf die dann Bezug genommen werden konnte.

Für die schalltechnische Untersuchung wurde eine aktuelle Bewertung des Bestandes vorgenommen.

Bei der Prognose wurden zwei Betrachtungen angestellt. Zum einen wurden die Umweltauswirkungen der Parkumsetzung näher beschrieben. Zum anderen wurden die Auswirkungen des Bebauungsplans benannt. Da der Park am Gleisdreieck bereits umgesetzt wurde, entstehen durch den Bebauungsplan selbst keine erheblichen Umweltauswirkungen, da dieser die Nutzung nur planungsrechtlich sichert.

Grundlagen für die Umweltprüfung bilden weiterhin der Digitale Umweltatlas Berlin, Vor-Ort-Begehung und Luftbilddauswertungen.

3.1.2 Erfassung der Avifauna und Fledermäuse

Von Anfang Juni bis Mitte Juli 2006 wurden vier Begehungen des Untersuchungsgebietes durchgeführt (Scharon 2006). Dazu wurden alle Revier anzeigenden Merkmale, wie singende Männchen, Revierkämpfe, Paarungsverhalten und Balz, Altvögel mit Nistmaterial, Futter tragende Altvögel u. a., sowie Nester in Tageskarten eingetragen. Die Erfassung der Höhlenbrüter erfolgte vorwiegend durch das Verhören der bittellnden Jungvögel und der mit Futter die Höhlen anfliegenden Altvögel. Nachweise der Greif- und Krähenvögel erfolgten durch die Suche von Nestern. Es wurden Tageskarten erstellt. Aus den Angaben der Tageskarten wurden Artkarten erstellt und bei der Auswertung für jede Vogelart die Reviere bzw. Brutpaare ermittelt.

Die Methode der Revierkartierung wird zur Ermittlung der Siedlungsdichte von Brutvögeln am häufigsten angewandt. Die Ergebnisse können statistisch aufgearbeitet werden und somit eine Vergleichbarkeit mit ähnlichen Lebensräumen ermöglichen. Dabei ist zu beachten, dass die festgestellten Reviere nicht unbedingt mit den tatsächlichen Brutrevieren übereinstimmen müssen, da auch unverpaarte Männchen mit erfasst werden.

Eine Einschränkung erfährt die Untersuchung durch den späten Beginn. Viele Arten der Gehölzbestände beginnen bereits im März und April, so dass die Ergebnisse insbesondere für die Gehölzbestände und Stadtwälder evtl. nicht vollständig sind. Wegen der vollständigen Belaubung der Gehölze konnte die Erfassung der Krähenvögel nur noch sehr eingeschränkt erfolgen. Die Erfassung der Finkenvögel war sehr problematisch, da diese zwischen den einzelnen Singwarten z. T. sehr große Distanzen überwinden.

Die Erfassung war trotz der genannten Einschränkungen als Grundlage für die Umweltprüfung geeignet.

3.1.3 Erfassung Zauneidechsen

Die Erfassung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Reptilien erfolgte sechsmal im Juni und Juli 2006 (Scharon 2006). Folgende Nachweismethoden kamen zur Anwendung:

1. Nachweis durch Beobachtung
4. das Wenden von Steinen und anderen Unterschlupf- und Versteckmöglichkeiten etc. (unter diesen halten sich oft Reptilien auf)
5. gezieltes Abgehen geeigneter Reptilienlebensräume und Ruheplätze

Da das Gelände trotz der Unzugänglichkeit durch Zäune von Bürgern frequentiert und vor allem als Hundeauslaufgebiet genutzt wurde, waren regelmäßige Störungen vorhanden, die die Erfassung erschwerten. Ausgelegte Reptilienplatten waren nach kurzer Zeit verschwunden! Am günstigsten gestaltete sich die Suche in den frühen Vormittagsstunden, wenn Reptilien zum Sonnenbaden an die Oberfläche kamen und wegen der geringeren Körpertemperatur eine herabgesetzte Fluchtdistanz hatten. Aber auch in den Vormittagsstunden wurde kein Nachweis erbracht.

Die Erfassung war trotz der genannten Einschränkungen als Grundlage für die Umweltprüfung geeignet.

3.1.4 Erfassung Schmetterlinge

Die Erfassung der vorkommenden Arten wurde durch Tagbeobachtungen, Nachtbeobachtungen an mobiler Leuchtanlage, Aufscheuchen, Ausbringen von Ködern sowie Raupensuche durchgeführt (Moeck 2006).

Tagbegehungen erfolgten am: 19.5.2006, 11.6.2006, 20.6.2006, 3.7.2006, 3.8. 2006 und 2.9. 2006

Nachtbeobachtungen am Licht erfolgten am: 15.6.2006, 29.6.2006, 12.7.2006, 18.8.2006 und 2.9.2006

3.1.5 Erfassung Laufkäfer

Zur Erfassung der am Boden aktiven Laufkäferfauna wurden im Planungsgebiet auf sieben Standorten Bodenfallenfänge und ergänzende Handaufsammlungen sowie auf weiteren Standorten ausschließlich Handfänge durchgeführt (Kielhorn 2006).

Als Fangbehälter wurden pro Fläche jeweils 5 Plastikbecher (Öffnungsdurchmesser 6,5 cm, Höhe 9,5 cm) in Abständen von ca. 4 Metern bodeneben eingegraben und mit konservierender Fangflüssigkeit beschickt. Im 14-Tages-Rhythmus wurden die Fänge entnommen und die Fallen neu beschickt.

Die Fallen wurden am 23.5.2006 installiert und bis zum 18.7.2006 fängig gehalten. Nach einer Fangpause im Juli/August wurden die Fallen am 29.8.2006 wieder befüllt und bis zum 29.9.2006 in Betrieb gehalten. Damit lagen insgesamt Daten aus einem Fangzeitraum von 12 Wochen vor.

Der Untersuchungsansatz mit zwei getrennten Fangperioden und einer Dauer von 12 Wochen orientierte sich an Empfehlungen zu Minimalprogrammen. Gegenüber einer Erfas-

sung der Fauna über eine gesamte Vegetationsperiode war mit deutlichen Einschränkungen im Arteninventar zu rechnen.

Durch Krähen und andere Tiere kam es besonders auf den offenen Standorten wiederholt zu Fangverlusten. Nachdem auf der Kiesfläche bei der zweiten Leerung nur noch eine Falle geleert werden konnte und bei der dritten Leerung alle Fallen herausgezogen waren, wurde der Standort vorläufig aufgegeben. Am 29.8.2006 wurden die Fallen in einem ruderalen Saum am Rand der Kiesfläche wieder eingegraben. Allerdings kam es auch hier zu Fangverlusten. Aufgrund der Zerstörung des Standorts 4 im Zuge von Bauarbeiten am 01.8.2006 musste die Fallenreihe für die zweite Fangperiode in eine wenige Meter entfernte Pionierflur versetzt werden.

Die Ergebnisse waren dennoch für die Umweltprüfung aussagekräftig.

3.1.6 Erfassung Heuschrecken

Das Untersuchungsgebiet wurde dreimal im Zeitraum von Juni bis September 2006 aufgesucht (Saure 2006). Dabei wurden die Arten durch die Sichtfangmethode erfasst. Auch das Verhören von Heuschrecken kam zum Einsatz. Schließlich wurden die Beifänge aus Bodenfallen der Laufkäferuntersuchung ausgewertet.

3.1.7 Erfassung Biotoptypen und floristische Erfassung sowie Baumbestand

Die Erfassung der Biotoptypen sowie der Versiegelungsarten erfolgte 2004/2005. Die Kartierung umfasste diejenigen Teilbereiche des ehemaligen Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofs, welche nicht für eine Bebauung vorgesehen waren. Ebenso herausgenommen wurden die Flächen im Bereich des Museums für Verkehr und Technik (Planland 2004/2005).

Im Rahmen der Kartierung wurden die Biotoptypen flächenmäßig abgegrenzt und anhand der charakteristischen Pflanzenarten beschrieben. Die Kartierung erfolgte auf Grundlage der Berliner Biotoptypenliste. Die Bewertung erfolgte anhand der Bedeutung der Biotoptypen für den Arten- und Biotopschutz.

Im Zeitraum Juli / August 2006 erfolgte eine Erfassung des floristischen Arteninventars im Geltungsbereich des Bebauungsplanes VI-140 unter besonderer Berücksichtigung der Vorkommen besonders geschützter sowie ggf. streng geschützter Pflanzenarten (Halfmann 2006).

Der vorhandene Baumbestand wurde von Oktober bis November 2006 durch das Büro Flechner & Brodt erfasst und bewertet. Dabei wurden die Baumart, der Stammumfang, das geschätzte Baumalter, die Vitalität und äußerlich erkennbare Schäden erhoben.

3.1.8 Ökologische Beratung zur Umsetzung der Parkplanung

Zur Integration ökologischer Belange erfolgte eine ökologische Beratung. Im Rahmen der ökologischen Beratung zur Umsetzung der Parkplanung wurden vorliegende Gutachten für Flora, Fauna und Biotope ausgewertet und Bereiche mit höherem Naturschutzwert ermittelt (Markstein 2010). Es wurden Hinweise zum naturschonenden Umgang mit dem Bestand im Rahmen der künftiger Nutzungen sowie Vorschläge zur Entwicklung des Gehölzbestandes und der Rasen- und Wiesenflächen gegeben.

3.1.9 Schalltechnische Untersuchung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, um die Verkehrslärmimmissionen, die auf die Besucher und Nutzer der Parkanlage und der Dauerkleingärten einwirken, zu ermitteln und in der Abwägung berücksichtigen zu können (ALB, 2018).

3.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen (§ 4c BauGB). Die geplanten Maßnahmen zur Über-

wachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Umweltbericht zu beschreiben (Anlage 1 zum BauGB Nr. 3 b).

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung keine erheblichen Umweltauswirkungen nach sich ziehen wird. Dementsprechend ist es nicht erforderlich, Maßnahmen zur Überwachung zu planen.

4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umfasst den überwiegenden Teil des Gleisdreiecks, das sich zwischen Schöneberger Ufer im Norden, Yorckstraße im Süden sowie Flottwellstraße und Dennewitzstraße im Westen und Möckernstraße im Osten erstreckt.

Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von 37,8 ha. Dabei entfallen 12,8 ha auf den Ostpark, 6,4 ha auf den Westpark, 2,8 ha auf die Kleingartenanlagen und 11,7 ha auf Bahnflächen.

Ziel des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ ist es, die Ausgleichsflächen des Potsdamer Platzes/Leipziger Platzes, der ICE Strecke Berlin-Hannover sowie eines Teils der Baufelder am Gleisdreieck auf dem Park am Gleisdreieck planungsrechtlich zu sichern. Die laut Verträgen nachzuweisenden Flächen werden als Öffentliche Parkanlage festgesetzt. Die Flächen, deren Bedarfe sich aus der Bauleitplanung ergeben, werden als Maßnahmenfläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Der Bebauungsplan sichert Kleingärten als private Dauerkleingärten. Die Bahnflächen, die das Gebiet in Plan-, Hoch- und Tieflage kreuzen, werden als Bahnflächen nachrichtlich übernommen. Hierzu gehört auch die Vorhaltetrasse der geplanten S-Bahnlinie S21.

Als Bestand werden der Zustand zum Zeitpunkt des Antrages auf Entlassung aus der Planfeststellung (2005/2006) sowie der heutige Zustand herangezogen. Im Rahmen der Umweltprüfung wurden die Auswirkungen der Planung beschrieben und bewertet. Dabei wurden neben dem Bebauungsplan auch die Auswirkungen der Parkumsetzung dargestellt.

Durch die Umsetzung der Ausgleichsflächen und die Sicherung im Bebauungsplan werden Aufwertungen des Naturhaushalts, besonders in Bezug auf die Bodenfunktionen, den Wasserhaushalt und die klimatische Belüftungsfunktion geschaffen.

Die Flächen, die als Bahnflächen gewidmet sind, wurden z.T. auch als Parkanlage hergestellt. Grundlage bildet der Dienstbarkeitsvertrag zum Westpark zwischen der Deutschen Bahn und dem Land Berlin. Sollte hier aufgrund von Bahnplanungen eine Veränderung erfolgen z.B. durch die S-Bahnlinie S21, sind die Beeinträchtigungen Gegenstand eines separaten Planverfahrens.

Durch die Umsetzung des Parks wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht. Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere kam es zwar zu Veränderungen. Kurz- bis mittelfristig werden sich aber vergleichbar wertvolle Biotope wieder einstellen. Für die Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild ist von positiven Wirkungen auszugehen.

Die Entwicklung des Parks ist stadtentwicklungspolitisches Ziel seit den 1990er Jahren. Im Rahmen der Planung erfolgt eine Reduktion der Randbebauung am Gleisdreieck. Zur Integration naturschutzfachlicher Belange in die Parkplanung erfolgte eine ökologische Beratung. Es wurden Hinweise zum naturschonenden Umgang mit dem Bestand sowie Vorschläge zur Entwicklung des Gehölzbestandes und der Rasen- und Wiesenflächen gegeben.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung keine erheblichen Umweltauswirkungen nach sich ziehen wird. Dementsprechend ist es nicht erforderlich, Maßnahmen zur Überwachung zu planen.

III Planinhalt und Abwägung

1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ gewährleistet eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und trägt dazu bei, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln und den Klimaschutz bzw. die Klimaanpassung im Rahmen der Stadtentwicklung zu fördern.

Durch die Festsetzung von Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ und „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ werden Ausgleichsflächen in großem Umfang planungsrechtlich gesichert. Diese Flächen dienen dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft, die durch Bebauungspläne für den Potsdamer/Leipziger Platz und einzelne an den Park angrenzende Baufelder (sogenannte Eingriffsbebauungspläne) sowie durch einzelne Planfeststellungsabschnitte der Fernbahnverbindung Hannover-Berlin vorbereitet wurden. Durch Zuordnungsfestsetzung auf der Grundlage von § 9 Abs. 1a BauGB werden bauplanungsrechtlich erforderliche Ausgleichsflächen den Eingriffsbebauungsplänen zugeordnet.

Durch Festsetzung der Flächen für die oben genannte Sammelausgleichsmaße als öffentliche Parkanlage wird der „Park am Gleisdreieck“ auch langfristig als wichtiger Baustein eines übergeordneten Freiraumverbunds mit bedeutender stadtklimatischer und ökologischer Funktion und mit besonderer Bedeutung als wohn- und siedlungsnaher Freizeit- und Erholungsraum planungsrechtlich gesichert. Für eine Teilfläche, die Museumsbahn, setzt der Bebauungsplan zudem eine Ausgleichsmaßnahme auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB fest.

Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan die vorhandene Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ im Südwesten des Plangebietes durch Festsetzung als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten“.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umfasst neben dem Park am Gleisdreieck und der Kleingartenanlage auch planfestgestellte/gewidmete Bahnflächen und Denkmalsbereiche, die nachrichtlich übernommen werden. Angrenzende Straßenverkehrsflächen (mit Ausnahme der Dennewitz-, Flottwell- und Yorckstraße) werden bis zu deren Mitte als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Zum Bebauungsplan wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in einem Umweltbericht bewertet. Dieser ist Kapitel II zu entnehmen.

Flächenbilanz		
Grünfläche		252.726 m ²
davon öffentliche Grünfläche		224.278 m ²
	davon Parkanlage	2.902 m ²
	davon Parkanlage und Spielplätze	185.033 m ²
	davon naturnahe Parkanlage	36.343 m ²
davon private Grünfläche	Dauerkleingärten	28.448 m ²
Fläche für Bahnanlagen		117.469 m ²
Straßenverkehrsfläche	davon öffentlich	7.817 m ²
Fläche für Zuordnungen gem. § 9 Abs. 1a BauGB (Ausgleichsfläche)		173.139 m ²
	davon öffentliche Parkanlage	167.683 m ²
	davon Bahnanlage	5.456 m ²
Gesamtfläche des Geltungsbereichs		378.012 m ²

2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan

Die Festsetzungen des Bebauungsplans können aus dem Flächennutzungsplan (FNP), in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), der zuletzt am 31. Oktober 2019 (ABl. S. 7148) geändert worden ist, entwickelt werden:

Der FNP enthält für den überwiegenden Bereich des Geltungsbereichs die Darstellung einer Grünfläche mit Lagesymbol „Parkanlage“, im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs (Westpark) auch mit Lagesymbol „Sport“.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt den überwiegenden Bereich der im FNP dargestellten Grünfläche als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“, „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ bzw. „öffentliche naturnahe Parkanlage“ fest. Die vorhandene Kleingartenanlage wird als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten planungsrechtlich gesichert. Das Lagesymbol „Parkanlage“ definiert die überwiegende Zweckbestimmung der im FNP dargestellten Grünfläche. Dieser wird durch die Festsetzung umfangreicher Flächen als Parkanlage Rechnung getragen. Da die Festsetzung der Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten“ nur für eine im Verhältnis zur festgesetzten Parkanlage untergeordnete Fläche erfolgt, ist diese gleichfalls aus dem FNP entwickelbar.

Gemäß Entwicklungsgrundsatz Nr. 7 können aus der Darstellung Grünfläche mit Lagesymbol „Sport“ unter bestimmten Voraussetzungen mit dieser Zweckbestimmung im Einklang stehende bauliche Anlagen (ungedekte Sportanlagen) im Bebauungsplan festgesetzt werden. Das im FNP enthaltene Lagesymbol gibt dabei nicht den konkreten Standort einer solchen Sportanlage vor. Die ursprünglich für den Bereich der Kleingärten vorgesehene Sportanlage wurde in das angrenzende Baufeld „Yorckdreieck“ verlagert und wird durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ planungsrechtlich gesichert. Aus diesem Grund besteht kein Erfordernis, eine Fläche für eine ungedeckte Sportanlage im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ zu sichern.

Im FNP werden vorhandene Bahnanlagen des Fern- und Regionalbahnverkehrs als Bahnfläche und vorhandene S- und U-Bahnlinien ober- bzw. unterirdisch verlaufend dargestellt: Dies sind die durch das Gleisdreieck verlaufenden Trassen der S-Bahnlinien S1 und S2 sowie der U-Bahnlinien U1, U2 und U7 und deren Bahnhöfe. Des Weiteren beinhaltet der FNP die geplante Streckenführung mit Bahnhof der S-Bahnlinie S21.

Die vorhandenen Bahnanlagen des Fern- und Regionalbahnverkehrs bzw. die S- und U-Bahnlinien, die im FNP dargestellt sind, werden im Bebauungsplan als planfestgestellte Bahnanlage nachrichtlich übernommen.

Für die Fläche des Technischen Museums enthält der FNP die Darstellung als Gemeinbedarfsfläche „Kultur“. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ragt in diese Gemeinbedarfsfläche hinein und setzt an dieser Stelle Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ fest. Da Funktion und Wertigkeit der Gemeinbedarfsfläche gewahrt bleiben und die entsprechenden Bereiche weniger als 3 ha umfassen, ist die Festsetzung aus dem FNP gemäß Entwicklungsgrundsatz Nr. 1 möglich.

Im FNP wird darüber hinaus der Bereich des Ostparks westlich der Trasse der U-Bahnlinie U7 als Fläche, die mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sein kann, gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung weist auf besondere Belange hin, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften zu beachten sind. Diese wurden bereits bei der Anlage des Parks berücksichtigt.

Die Festsetzungen sind somit aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar. Dem Entwicklungsgebot gemäß § 8 Abs. 2 BauGB wird damit entsprochen.

3 Begründung der Festsetzungen

3.1 Art der baulichen und sonstigen Nutzung

3.1.1 Grünfläche

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt insgesamt 22,4 ha als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ fest. Dem unterschiedlichen Charakter einzelner Teilbereiche des Parks folgend wird diese Zweckbestimmung ergänzt und konkretisiert.

3.1.1.1 Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ und „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“

Bei einem Großteil des Parks handelt es sich um Ausgleichsflächen, die durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ gesichert werden sollen. Diese werden überwie-

gend als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB festgesetzt. Für einzelne kleinere Grünflächen an Verkehrsstrassen erfolgt die Festsetzung als „öffentliche Parkanlage“. Insgesamt wird eine Fläche von 18,8 ha als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ bzw. „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ festgesetzt.

Parkanlagen sind im Wesentlichen begrünte Flächen, die nach gartenbaulichen, ökologischen und/oder ästhetischen Gesichtspunkten gestaltet sind. Wege, Plätze, Brunnen, Sitzbänke usw. dienen der Nutzung und sind in der Parkanlage zulässig. Spielplätze umfassen neben Kinderspielplätzen auch andere Anlagen für Freizeit-, Spiel- und Bewegungsaktivitäten. Die in die Parkanlage integrierten Anlagen für Spiel und Bewegung, wie z.B. Boule, Kletterwand, Skaterpool und multifunktionale Kleinfelder, sind nutzungsbezogen und entsprechen der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“. Sie sind dort grundsätzlich zulässig. Gleiches gilt für die vorhandenen Kioske und Serviceeinrichtungen (Toilettenanlagen), die ebenfalls der Parknutzung dienen.

Zur funktionalen Verbindung der Parkanlagen „Park am Gleisdreieck“ und „Tilla-Durieux-Park“ ist eine Fußgängerbrücke über den Landwehrkanal in Planung. Bei dieser Brücke handelt es sich zum einen um eine Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe in Natur und Landschaft, die in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne für den Potsdamer Platz/Leipziger Platz vorbereitet wurden. Zum anderen ist die Brücke auch ausgleichende Maßnahme für die hohe städtebauliche Dichte, die durch diese Bebauungspläne festgesetzt wurde. Ein entsprechendes Brückenbauwerk für Fuß- und ggf. auch Radverkehr, einschließlich der erforderlichen Zugänge/Rampen, ist ebenfalls innerhalb der als öffentliche Parkanlage festgesetzten Flächen grundsätzlich zulässig.

Wie bereits dargelegt, ist die festgesetzte Parkanlage größtenteils zugleich Sammelausgleichsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft, die außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans vorbereitet wurden und bereits erfolgt sind (näher dazu Kapitel III 3.2). Neben der Kompensation des „Eingriffs“ im naturschutzrechtlichen Sinne stellt die Parkanlage auf dem Gleisdreieck auch die wichtigste Maßnahme zur Vermeidung von nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 17 Abs. 2 BauNVO durch die planermöglichten hohen Nutzungsmaße in den Baugebieten am Rand des Gleisdreiecks und am Potsdamer/Leipziger Platz dar. Der Park ist auch in diesem Sinne eine Kompensationsmaßnahme, die aufgrund des räumlichen und funktionalen Zusammenhangs und der Größe und Lage des Geländes den nachteiligen Effekten der Verdichtung – insbesondere im Hinblick auf die klimatische Belastung der bestehenden Altbaugebiete südlich des Landwehrkanals – entgegenwirkt.

Durch die Festsetzung als Parkanlage werden die im Geltungsbereich gelegenen Ausgleichsflächen mit ihren vielfältigen Funktionen langfristig gesichert. Sie sind Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten und haben aufgrund der hohen Verdunstungsleistung der Vegetation positive Effekte auf das Stadtklima. Auch für das lokale Klima ist das Areal von Bedeutung. Bodennahe Kaltluftströme sorgen für Luftaustausch und tragen zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung in der angrenzenden Bebauung bei. Die Parkanlage ist zugleich Naherholungsgebiet für die Bewohner und Beschäftigten der benachbarten Quartiere und des Potsdamer/Leipziger Platzes. Mit ihren vielfältigen und generationsübergreifenden Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten trägt sie zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei und den Belangen von Sport, Freizeit und Erholung Rechnung. Neben den oben genannten Spiel- und Bewegungsflächen stehen der Öffentlichkeit für Freizeitaktivitäten zudem großflächige Wiesenflächen und ein gut ausgebautes Wegenetz, das z.B. für Inline-Skating, Nordic-Walking und Jogging genutzt werden kann, zur Verfügung. Liegewiesen und Ruhebereiche unterstützen die erholungsbezogene Freiraumnutzung. Für kleine und große Kinder wurden mehrere Spielplätze angelegt.

Durch die Herstellung der Parkanlage als öffentliche Grünfläche konnten Bedarfe der angrenzenden Bezirke an wohnungs- und siedlungsnahem Grün verringert werden. Eine im Rahmen der Umweltprüfung erstellte Versorgungsanalyse zeigt für den seitens der zuständigen Senatsverwaltung gebildeten Einzugsbereich, dass alle angrenzenden Quartiere eine gute Versorgung mit wohnungsnahen Grünflächen (6m²/EW) aufweisen. Vor der Parkumsetzung waren die an das Plangebiet angrenzenden Quartiere und in besonderem Maße die in Schöneberg gelegenen erheblich unterversorgt. Die Freiflächenversorgung der angrenzenden Bezirke wurde somit erheblich verbessert und unterstreicht die besondere Bedeutung des Parks als Naherholungsgebiet für die Bevölkerung.

Die Festsetzung des „Parks am Gleisdreieck“ als öffentliche Parkanlage entspricht gesamtstädtischen Entwicklungszielen. Im übergeordneten Berliner Freiraumverbund bildet der Park einen wichtigen Bestandteil und verbindet den Großen Tiergarten, den Henriette-Hertz-Park und den Tilla-Durieux-Park im Norden mit dem angrenzenden Flaschenhals und dem Schöneberger Südgelände.

Überplanung von planfestgestellten Flächen

In die als Parkanlage festgesetzten öffentlichen Grünflächen sind räumliche Teilbereiche einbezogen, die durch eisenbahnrechtlich gewidmete bzw. planfestgestellte Bahnanlagen in Hoch- und Tieflage gequert werden. Dies sind Flächen oberhalb des Fernbahntunnels (im Norden des Westparks) und oberhalb der U-Bahnlinie U7 (im Ostpark) sowie Flächen unterhalb der Hochbahnviadukte der U-Bahnlinien U1 und U2. Die Festsetzung dieser Teilbereiche als öffentliche Parkanlage ist möglich, da Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die durch Fachplanungsrecht gesicherten Anlagen oder Flächen hierdurch nicht entstehen. Die Umgebung bahntechnischer Anlagen sowie die Flächen über oder unter ihnen sind durch die kommunale Bauleitplanung überplanbar, wenn diese der inhaltlich bestehenden Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwider läuft, die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlagen gesichert ist und die Zugänglichkeit der Anlagen zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten an den Anlagen durch die städtebauliche Nutzung nicht eingeschränkt wird. Die Flächen oberhalb des Fernbahntunnels wurden zudem im Plan zur Freistellung von Flächen von Bahnbetriebszwecken vom 02.04.2008, der das Ergebnis der Entbehrlichkeitsprüfung und die Grundlage für das nachfolgende Entwidmungsverfahren darstellt, als bahnbetriebsnotwendige aber überplanbare Fläche dargestellt (s. Kapitel I. 3.9). Bei der Begründung der unterirdischen Bahnanlagen ist Anlage 5.1 der Präsidialverfügung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen vom 01.09.2003 („Umgang mit gewidmeten Bahnflächen“), herausgegeben vom Eisenbahnbundesamt, zu berücksichtigen.

Zwei Teilflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wurden mit den Planänderungsgenehmigungen der landschaftspflegerischen Begleitpläne für die Planfeststellungsabschnitte 1A-1E der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin (PFA 1A-1C vom 15.08.2008, PFA 1D vom 17.07.2008, PFA 1E vom 21.07.2008) als Ersatzmaßnahme festgestellt. Hierbei handelt es sich um den so genannten Schwechtenpark im nordöstlichen Bereich des Ostparks sowie um eine Fläche im Westpark zwischen Lützow- und Pohlstraße. Der Ausgleich sollte durch Baumpflanzungen, Strauchpflanzungen sowie Ansaaten mit krautiger Vegetation erbracht werden. Die Festsetzung von Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ ist mit diesen Maßnahmen vereinbar.

Überplanung privater Flächen

Eigentümerin der als öffentliche Grünfläche festgesetzten Flächen ist, bis auf das Flurstück 3428 im Norden des Yorckdreiecks, das Land Berlin. Das Flurstück 3428 befindet sich in privatem Eigentum. Es dient als südlicher Zugang zum Westpark bzw. zur Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ und ist als öffentliche Grün- und Erholungsanlage mit der Zweckbestimmung „naturnahe Freifläche mit Spiel- und Bewegungsflächen“ gewidmet (Amtsblatt Nr. 58 v. 30.12.2009, S. 2867). Auch nach Realisierung der Bahnlinie S21 soll die fußläufige Erschließung des Westparks und der Kleingartenanlage über dieses Flurstück führen. Aus diesen Gründen wird der Teil des Flurstücks 3428, der nicht eisenbahnrechtlich gewidmet ist und als Bahnanlage nachrichtlich übernommen wird, als öffentliche Parkanlage festgesetzt. Sind im Bebauungsplan private Flächen als öffentliche Grünfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 festgesetzt, kann die Eigentümerin gemäß § 40 Abs. 2 BauGB ab Festsetzung des Bebauungsplans die Übernahme der Flächen verlangen (s. Kapitel IV 2).

Öffentliche Zugänglichkeit

Für den Charakter einer Grünfläche als öffentliche Grünfläche ist maßgeblich, ob diese tatsächlich als der Allgemeinheit zugängliche Grünfläche gestaltet und genutzt wird. Dies ist insbesondere dann gewährleistet, wenn die öffentliche Grünfläche an eine öffentliche Verkehrsfläche grenzt. Im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ werden jedoch drei Flächen als öffentliche Grünfläche festgesetzt, die nicht unmittelbar an einer öffentlichen Verkehrsfläche liegen. Dies ist zum einen die öffentliche Grünfläche, die an das private Baugrundstück mit Baumarkt im „Yorckdreieck“ grenzt und an den übrigen Seiten von

Bahnanlagen umfasst wird (Flurstück 3428). Zum anderen ist hiervon eine schmale öffentliche Grünfläche betroffen, die zwischen dem privaten Grundstück mit Parkhaus (am Schöneberger Ufer) und planfestgestellter Fläche (im Bebauungsplan als Notzuwegung gekennzeichnet) liegt (Flurstücke 3362 und 3363). Eine weitere öffentliche Grünfläche, die nicht an eine öffentliche Verkehrsfläche grenzt, liegt im östlichen Parkteil, zwischen Museumsbahn und Geltungsbereichsgrenze/Grundstücksgrenze des Deutschen Technikmuseums.

Bei den betroffenen Flächen wird die öffentliche Zugänglichkeit auf andere Weise sichergestellt:

Die öffentliche Grünfläche in der Spitze des „Yorckdreiecks“ gehört zum Parkeingang, der von der Yorckstraße über die Stellplatzanlage östlich des Baumarktes führt. Über diese Grünfläche führt eine Wegeverbindung östlich entlang der Beachvolleyballanlage und über die gewidmeten Bahnflächen in den Westpark. Die öffentliche Zugänglichkeit der Grünfläche wurde durch die Eintragung einer Baulast auf dem angrenzenden Baugrundstück öffentlich-rechtlich gesichert. Hierzu hat sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140fa VE verpflichtet. Die erforderlichen Flächen werden überdies durch den in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ planungsrechtlich gesichert.

Die öffentliche Zugänglichkeit für die an das Parkhaus angrenzende öffentliche Grünfläche wird über die Notzuwegung der Deutsche Bahn AG gewährleistet. Dies ist durch eine Nutzungsvereinbarung zwischen dem Land Berlin und der Eigentümerin der gewidmeten Fläche geregelt.

Auch für die Fläche im Ostpark kann die öffentliche Zugänglichkeit sichergestellt werden. Die „Museumsbahn“ ist Eigentum des Landes Berlin und wurde in Abstimmung mit der zuständigen Senatsverwaltung in die Parkanlage integriert (s. Kapitel III 3.3).

Erschließungsbeitragspflicht

Als öffentliche Parkanlage festgesetzte Flächen können erschließungsbeitragspflichtige Parkflächen bzw. Grünanlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB darstellen. Dieser Fall ist dann gegeben, wenn die Flächen zur Erschließung von Baugebieten notwendig sind. Wenn der festgesetzten Parkanlage jedoch vorrangig andere Funktionen zugewiesen werden und diese z.B. als Ausgleichsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft fungiert, handelt es sich nicht um eine erschließungsbeitragspflichtige Anlage.

Bei den im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ als öffentliche Parkanlage festgesetzten Flächen handelt es sich, wie oben bereits dargelegt, überwiegend um Ausgleichsflächen. Dies gilt sowohl für die Ausgleichsflächen für Eingriffe im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB, die durch Zuordnungsfestsetzung den Eingriffsbebauungsplänen zugeordnet sind (s. Kapitel III 3.2), als auch für Eingriffe im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes bzw. für Eingriffe der Planfeststellungsabschnitte 1A-1F der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin. Die Ausgleichsfunktion ist dabei vorrangig, so dass diese Flächen keine Anlagen im Sinne des § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB sind.

Auch bei dem als öffentliche Parkanlage festgesetzten Teil des oben genannten Flurstücks 3428 im Norden des Yorckdreiecks, der anders als die übrigen Flächen nicht dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft dient, handelt es sich nicht um eine erschließungsbeitragspflichtige Parkanlage. Aufgrund der geringen Größe und der Lage zwischen Bahntrassen und Baumarkt kommt der Fläche keine Erschließungsfunktion im Sinne des § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB zu.

3.1.1.2 Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche naturnahe Parkanlage“

Das „Wäldchen“ im östlichen Parkteil wird als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche naturnahe Parkanlage“ festgesetzt. Die Fläche umfasst ca. 3,6 ha.

Mit der Festsetzung einer öffentlichen naturnahen Parkanlage werden die vorhandenen naturnahen und großflächigen Gehölzbestände mit den vor- und eingelagerten Stauden- und Grasfluren (mit Trockenrasenbiotopen) sowie die artenreichen Wald- und Gehölzbestände mit der Stein-Weichsel gesichert. Diese sind für Pflanzen und Tiere, das Landschaftsbild und die landschaftsbezogene Erholung von besonderer Bedeutung. Der großflächige Gehölzbestand setzt sich aus Birken-Stadtwald, Robinien-Stadtwald und Zitterpappel-Stadtwald zusammen. Aus Sicht des Artenschutzes sind außerdem die kleinräumig wechselnden Vegetationsmosaike von Bedeutung. Neben Bereichen mit verschiedenen Vor-

waldtypen, Laubgebüsch, Trockenrasen, Wiesen und Staudenfluren finden sich auch vegetationsfreie bzw. vegetationsarme Flächen. Auf etwas größeren Arealen haben sich ruderaler Halbtrockenrasen und ruderaler Rispengrasfluren angesiedelt.

Die Fläche des „Wäldchens“ wurde der Öffentlichkeit durch ein grobmaschiges Wegenetz zugänglich gemacht und ist durch dieses in die restliche Parkanlage eingebunden. Dadurch wird dieser Landschaftsteil als Ort der naturnahen Erholung erlebbar. Ein Bereich ist eingezäunt, um eine ungestörte Entwicklung zu ermöglichen. Des Weiteren werden Besucher der Parkanlage durch Beschilderung darauf hingewiesen, auf den Wegen zu bleiben. Die Anlage von Wegen ist möglich, ohne dass es einer ausdrücklichen Festsetzung bedarf.

Das „Wäldchen“ ist Teil des als öffentliche Grün- und Erholungsanlage gewidmeten Ostparks. Gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 LWaldG gelten mit Bäumen bestockte Flächen in gewidmeten öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen nicht als Wald nach Landeswaldgesetz, so dass durch die Festsetzung als öffentliche naturnahe Parkanlage keine Waldumwandlung vorbereitet wird.

Das als öffentliche naturnahe Parkanlage festgesetzte „Wäldchen“ steht in engem Zusammenhang mit der Sammelausgleichsmaßnahme im Gleisdreieck, durch die u.a. vorhaben- und planungsbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft am Potsdamer und Leipziger Platz kompensiert werden (s. Kapitel III 3.2). Das im Zuge der Planungen für den Potsdamer und Leipziger Platz erstellte Eingriffsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass durch Herstellung eines Parks auf dem Gleisdreieck mit einer Gesamtgröße von 19,3 ha und – unter Einbeziehung des unter Schutz stehenden „Wäldchens“ – rund 40% des Eingriffs kompensierbar sind.

Das als öffentliche naturnahe Parkanlage festgesetzte Wäldchen ist keine erschließungsbeitragspflichtige Anlage im Sinne des § 127 Abs. 2 Nr. 4 BauGB, da es sich hierbei nicht um eine erstmalig hergestellte Parkanlage handelt. Vielmehr haben sich die artenreichen Gehölzstrukturen aufgrund des jahrzehntelangen Brachliegens der Flächen sukzessive entwickelt.

3.1.1.3 Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten“

Die Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ im Südwesten des Bebauungsplangebietes soll planungsrechtlich gesichert werden. Diese ist durch das Hochbahnviadukt der U-Bahnlinie 2 in zwei Teilbereiche gegliedert. Der nördliche Bereich wurde in Kooperation mit den ansässigen Kleingärtnern im Sinne des Leitbilds „Gärten im Garten“ in die Parkanlage integriert. Dieser Teil der Kleingartenanlage kann von der Öffentlichkeit durchquert werden (s. Kapitel II 3.4). Zudem ist der neu entstandene Marktplatz für die Öffentlichkeit zugänglich und verbindendes Element zwischen dem Park, dem für Kinder erlebbaren „Naturraum“ und den Kleingartenparzellen. Der Charakter des südlichen Teils der Kleingartenanlage entspricht dem einer Kleingartenanlage, wie sie in Berlin an vielen Stellen anzutreffen ist.

Die vorhandene Kleingartenanlage wird als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten“ festgesetzt. Zu beachten ist, dass die südlichste Parzelle der Anlage teilweise auf eisenbahnrechtlich gewidmeter Fläche liegt. Dieser Teil kann deshalb nicht durch Festsetzung einer privaten Grünfläche/Dauerkleingärten überlagert werden. Dauerkleingärten sind die in § 1 Bundeskleingartengesetz (BKleingG) bestimmten Kleingärten. Dies sind Gärten, die den Nutzern zur nichterwerbsmäßigen gärtnerischen Nutzung, insbesondere zur Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den Eigenbedarf, und zur Erholung dienen. Zudem müssen sie in einer Anlage liegen, in der mehrere Einzelgärten mit gemeinschaftlichen Einrichtungen (z.B. Wege) zusammengefasst sind.

Für diese gelten die Regelungen des Bundeskleingartengesetzes, die insbesondere Vorgaben hinsichtlich der zulässigen Größe von Gartenlauben beinhalten. So sind nach § 3 Abs. 2 BKleingG nur Lauben in einfacher Ausführung mit höchstens 24 m² Grundfläche einschließlich überdachtem Freisitz zulässig. Ergänzende oder abweichende Festsetzungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

Der Entwurf des Bebauungsplans VI-140 sieht im Bereich der Kleingartenanlage die Festsetzung von öffentlicher Parkanlage und Sportplätzen vor. Von dieser Planung wurde, nachdem der benötigte Sportplatz auf das Dach des Baumarktes im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140fa VE „Yorckdreieck“ verlagert werden konnte, zugunsten des Erhalts der Kleingartenanlage Abstand genommen.

3.1.1.4 Würdigung der immissionsschutzrechtlichen Situation

Auf die Grünflächen einwirkende Immissionen

Verkehrslärmimmissionen

Das Plangebiet ist im Bestand stark durch Schienen- und Straßenverkehrslärm belastet. Die Hauptlärmquellen im nördlichen Teil des Westparks sind die oberirdisch verlaufenden U-Bahnlinien U1 und U2 mit dem U-Bahnhof Gleisdreieck, in dem sich die beiden Linien kreuzen. Im südlichen Bereich dominiert der Schienenverkehrslärm der Fernbahntrasse der Strecke Hauptbahnhof – Bahnhof Südkreuz, die südlich des Fernbahntunnels oberirdisch verläuft, sowie der S-Bahnlinien S1 und S2/S25. Auf die Randbereiche des Parks wirken darüber hinaus die Verkehrslärmimmissionen der stark befahrenen übergeordneten Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Hallesches Ufer im Norden, der Möckernstraße im Osten sowie der Yorckstraße im Süden ein.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, um die Verkehrslärmimmissionen, die auf die Besucher und Nutzer der Parkanlage und der Dauerkleingärten einwirken, zu ermitteln und in der Abwägung berücksichtigen zu können (ALB, 2018).

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ hat keine Auswirkungen hinsichtlich möglicher Verkehrsschallimmissionen auf die Umgebung außerhalb des Plangebiets, da aufgrund des Planungsziels keine baulichen Veränderungen stattfinden und sich keine signifikanten Einflüsse auf die Straßen- und Schienenverkehrsmengen ergeben. Somit können die sonst in schalltechnischen Untersuchungen zu Bebauungsplänen üblichen Betrachtungen zum "Vorher- und Nachher-Zustand" entfallen. Die Verkehrslärmuntersuchung beschränkt sich daher auf die Darstellung verschiedener Prognosefälle. Dabei werden Planvorhaben in der Nachbarschaft, die durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ zwar nicht berührt werden, sich jedoch auf die Geräuschimmissionssituation im Park am Gleisdreieck auswirken, berücksichtigt. In der schalltechnischen Untersuchung werden folgende Untersuchungsfälle betrachtet:

"Prognosefall 1" – ohne S 21 und ohne Bebauungsplanentwurf VI-140ca (jetzt VI-140caa und VI-140cab/Bauvorhaben „Urbane Mitte“)

- Vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne ermöglichten Bauvorhaben (außer Bauvorhaben „Urbane Mitte Berlin“/Bebauungsplanentwurf VI-140ca)
- Kfz-Verkehrszahlen des "Analyse-Nullfalls" (Bestandserhebung) zum Bebauungsplanverfahren VI-140ca gemäß Verkehrsuntersuchung
- Kfz-Verkehrszahlen des "Prognoseplanfalls" zum Bebauungsplan VI-140e VE gemäß Verkehrsuntersuchung
- Kfz-Verkehrszahlen des "Prognose-Mit-Falls" (Prognoseplanfall) zum Bebauungsplan 7-66 VE gemäß Verkehrsuntersuchung
- Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte

"Prognosefall 2" – ohne S 21 und mit Bebauungsplanentwurf VI-140ca (jetzt VI-140caa und VI-140cab/Bauvorhaben „Urbane Mitte Berlin“)

- Vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne ermöglichten Bauvorhaben einschließlich dem Bauvorhaben „Urbane Mitte Berlin“/Bebauungsplanentwurf VI-140ca
- Kfz-Verkehrszahlen des "Analyse-Planfalls" (Prognosefall) zum Bebauungsplanverfahren VI-140ca gemäß Verkehrsuntersuchung
- Übrige Kfz-Verkehrszahlen wie im Prognosefall 1
- Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte

"Prognosefall 3" mit S 21 und mit Bebauungsplanentwurf VI-140ca (jetzt VI-140caa und VI-140cab/Bauvorhaben „Urbane Mitte Berlin“)

- Vollständige Realisierung der durch die benachbarten Bebauungspläne ermöglichten Bauvorhaben einschließlich dem Bauvorhaben „Urbane Mitte Berlin“/Bebauungsplanentwurf VI-140ca
- Kfz-Verkehrszahlen des "Analyse-Planfalls" (Prognosefall) zum Bebauungsplanverfahren VI-140ca gemäß Verkehrsuntersuchung
- Übrige Kfz-Verkehrszahlen wie im Prognosefall 1
- Schienenverkehrszahlen Prognose 2025 für die Fernbahngleise und die U-Bahn-Viadukte
- Bau der Trassen für die S 21 und eines offenen Bahnhofs in der Urbanen Mitte
- Prognoseverkehrszahlen für die geplante S-Bahnlinie S 21

Maßgeblicher Betrachtungsfall ist der Prognosefall 1, d.h. der Beurteilung der Verkehrslärmsituation im Plangebiet werden die Berechnungsergebnisse des Prognosefalls 1 zugrunde gelegt. Die Prognosefälle 2 und 3 dienen lediglich als zusätzliche Information.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden folgende Schallquellen betrachtet:

- Schienenverkehrslärm der Hochbahnstrecken der U-Bahnlinien U 1 und U 2, der Nord-Süd-Fernbahnstrecke sowie der S-Bahnlinien S 1 und S 2/S 25
- Straßenverkehrslärm der Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer, Hallesches Ufer, Reichpietschufer, Möckernstraße und Yorckstraße
- Die Auswirkungen der Entwicklung im angrenzenden Bebauungsplangebiet VI-140ca "Urbane Mitte Berlin" (Prognosefall 2 und 3) und der geplanten S 21 (Prognosefall 3) auf die Verkehrslärmimmissionen im Plangebiet wurden gesondert untersucht.

Grundlage für die Berechnungen zum Straßenverkehrslärm sind Verkehrsuntersuchungen, die im Rahmen der Bebauungsplanverfahren VI-140ca (jetzt VI-140caa und VI-140cab), VI-140e VE und 7-66 VE für Bauvorhaben in der Umgebung erstellt wurden, sowie die Straßenverkehrszählung 2014 der Verkehrslenkung Berlin (sofern keine Prognosezahlen zur Verfügung standen).

Den Berechnungen zum Schienenverkehrslärm wurden die Prognosewerte 2025 gemäß den Angaben der Deutschen Bahn, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Berliner Verkehrsbetriebe zu Grunde gelegt.

Grundlagen der auf Basis von 3D-Simulationen im Schallausbreitungsprogramm SoundPLAN durchgeführten Berechnungen bildeten zudem die außerhalb des Plangebiets derzeit vorhandene bzw. die planungsrechtlich mögliche Bebauung sowie die gemäß Architektenplanung/Bebauungsplanentwurf VI-140ca für die Urbane Mitte Berlin vorgesehenen Gebäude.

Die Ergebnisse der Verkehrslärmberechnungen wurden als Schallimmissionspläne dokumentiert. Gemäß Verkehrslärmschutzrichtlinien wurden die Berechnungen mit der für Park- und Kleingartenanlagen maßgeblichen Berechnungshöhe von 2 m über Grund durchgeführt.

Die Beurteilung der Geräuschimmissionen im Rahmen der städtebaulichen Planung erfolgt auf der Grundlage der DIN 18005-1 in Verbindung mit dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 und den dort genannten schalltechnischen Orientierungswerten. Für Parkanlagen und Kleingartenanlagen gelten die schalltechnischen Orientierungswerte von 55 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Da für Parkanlagen und Kleingartenanlagen tagsüber und nachts dieselben schalltechnischen Orientierungswerte gelten und nachts geringere Verkehrslärmimmissionen verursacht werden, ist als maßgebliche Beurteilungszeit der Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr zu betrachten. Ein weiterer Grund hierfür ist, dass Parkanlagen und Kleingärten in der Regel nachts nicht genutzt werden.

Die rechtlich anerkannten „Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung“ von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts beziehen sich auf das Wohnen und sind nicht für Bereiche, die nur dem vorübergehenden Aufenthalt dienen, anzuwenden.

Mit dem Lärminderungsplan Berlin 2008 wurden die von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevant ermittelten Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts als Zielwert beschlossen. In einem Planverfahren sind diese gemäß der Handreichung zur Be-

rücksichtigung der Umweltbelange in der räumlichen Planung/Lärmminderungsplanung Berlin (LK Argus 2013) in der Abwägung zu berücksichtigen.

Der gesundheitsrelevante Schwellenwert von 65 dB(A) tags entspricht auch dem obersten Schwellenwert, bei dessen Überschreitung im Land Berlin – in Anlehnung an die Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung (3. FlugLSV) – im Bebauungsplan Schallschutzmaßnahmen für die dem Wohnen unmittelbar zugeordneten Außenwohnbereiche festzusetzen sind.

Hilfsweise kann zur Bestimmung der Grenze der schädlichen Umwelteinwirkung durch Verkehrsräusche in Kleingartenanlagen der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV von 64 dB(A) herangezogen werden.

Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung

Prognosefall 1

Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass das Plangebiet durch Verkehrslärmimmissionen, die von den angrenzenden Straßen und den durchquerenden Trassen der U-Bahn, S-Bahn und Fernbahn verursacht werden, beeinträchtigt wird. Davon betroffen sind die Nutzer der Parkanlagen und der Kleingärten.

Eine Unterschreitung bzw. Einhaltung des schalltechnischen Orientierungswerts (SOW) von 55 dB(A) tags ergibt sich auf den als **öffentliche Parkanlage** festgesetzten Flächen nur im nördlichen Bereich des Westparks zwischen dem „Parkhaus am Gleisdreieck“ und der Bebauung an der Flottwellstraße. In allen übrigen Bereichen liegt eine Überschreitung des oben genannten Orientierungswerts vor (vgl. Abb. 9).

In weiten Bereichen des Ostparks, in denen sich die Parknutzer zur Erholung aufhalten, betragen die ermittelten Beurteilungspegel weniger als 60 dB(A). Gleiches gilt für die überwiegenden Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität des Westparks. Der schalltechnische Orientierungswert für Parkanlagen von 55 dB(A) als erwünschter Zielwert wird somit in den genannten Bereichen um bis zu 5 dB(A) überschritten.

Beurteilungspegel von 60-65 dB(A) wurden im Ostpark nahezu für die gesamte Fläche des als naturnahe öffentliche Parkanlage festgesetzten „Wäldchens“ und für den südlichen Bereich zwischen „Wäldchen“ und Baufeld „Möckernkiez“ ermittelt. Im Westpark weisen zwei der als öffentliche Parkanlage festgesetzten Bereiche Beurteilungspegel von 60-65 dB(A) auf. Dies sind eine Fläche zwischen Tunnelmund und dem nördlichen Teil der Kleingartenanlage sowie der südliche Zipfel zwischen der Vorhaltetrasse der Potsdamer Stammbahn und der südlichen Spitze der Kleingartenanlage.

Auch in den Randbereichen der festgesetzten Parkanlage nahe des Schöneberger Ufers und des Tempelhofer Ufers, entlang der Möckernstraße und der Yorckstraße werden durch den Straßenverkehrslärm Beurteilungspegel von über 60 dB(A) erreicht.

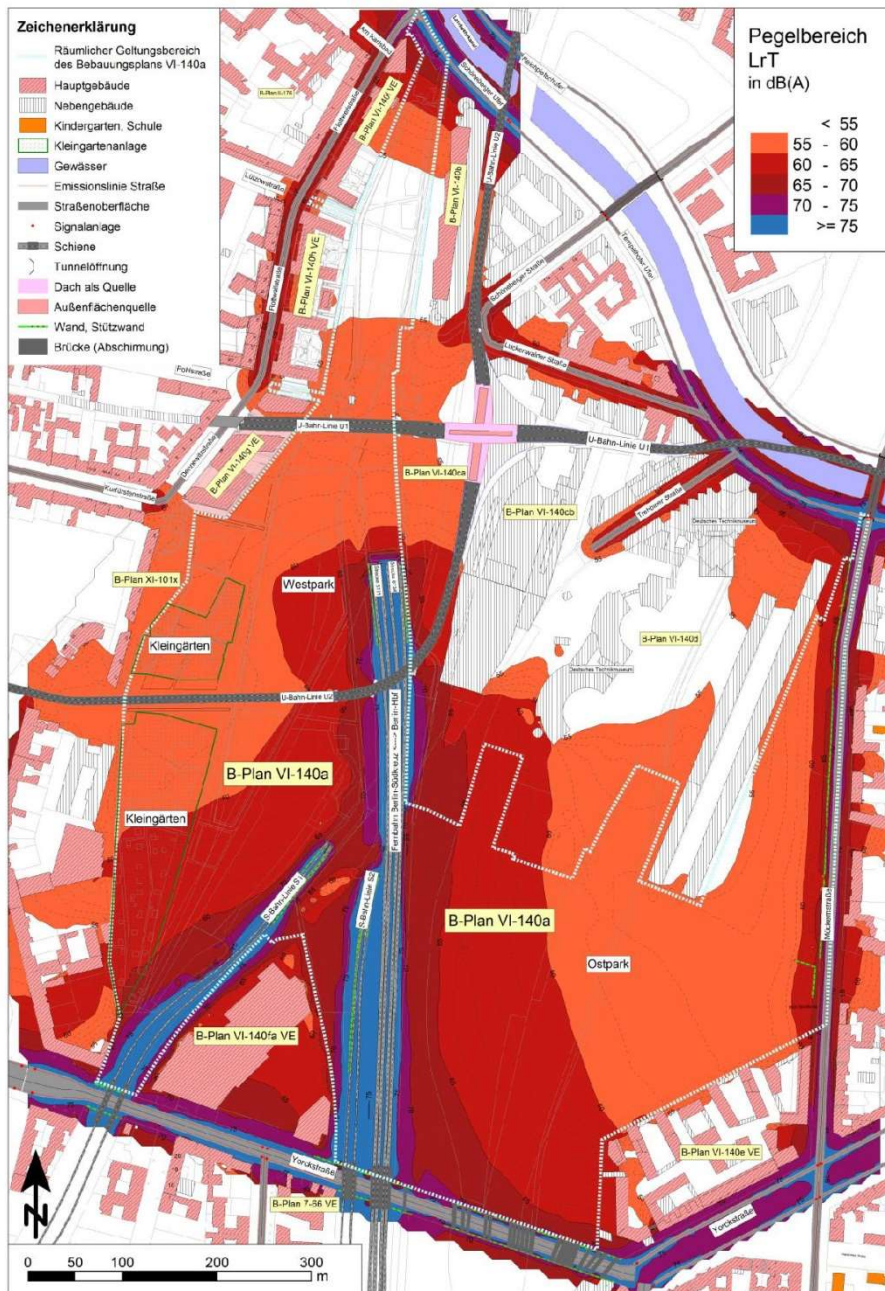


Abb. 9: Prognosefall 1: Schallimmissionsplan tags für den Gesamtverkehrslärm in 2 m Höhe über Grund (in Farbe sind nur die Überschreitungen des SOW dargestellt)

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung wird festgestellt, dass der aus der Rechtsprechung resultierende – formal für Parkanlagen nicht geltende – „Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung“ tags von 70 dB(A) und auch der gesundheitsrelevante Schwellenwert der Lärmaktionsplanung Berlin von 65 dB(A) auf den als Parkanlage festgesetzten und der Erholung dienenden Bereichen weitgehend unterschritten werden.

Ein besonderes Abwägungserfordernis ergibt sich jedoch für die Flächen, in denen die oben genannten Schwellenwerte überschritten werden. Dies sind im Ostpark die Parkflächen zwischen Fernbahntrasse und „Wäldchen“ sowie entlang der Yorckstraße und der Möckernstraße. Im Westpark sind dies der als öffentliche Parkanlage festgesetzte Teil des Flurstücks 3428 zwischen Bahntrassen und Baumarkt sowie die unmittelbar an das Schöneberger Ufer angrenzenden Parkflächen.

Am südwestlichen Rand des als Parkanlage festgesetzten Ostparks wird im Nahbereich der Fernbahntrasse innerhalb eines ca. 5 bis maximal 20 m breiten Streifens der von der Rechtsprechung anerkannte Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung überschritten.

Gleiches gilt für eine kleine als öffentliche Parkanlage festgesetzte Fläche nördlich der Yorckstraße, von der aus sowohl eine Treppenanlage als auch eine Rampe in den Ostpark führen. Innerhalb des belasteten Streifens befinden sich der Radweg "Berlin-Leipzig" sowie Böschungen und Begleitgrün ohne Aufenthaltsqualität. An diesen Bereich grenzt in östliche Richtung ein Streifen von ca. 50 bis 60 m Breite an, der sich nach Süden zur Yorckstraße hin aufweitet und Beurteilungspegel von 65-70 dB(A) aufweist. Der gesundheitsrelevante Schwellenwert von 65 dB(A) tags wird überschritten. In diesen Bereichen wurden daher im Rahmen der Konfliktbewältigung auf der Ebene des Vollzugs (von Norden nach Süden aufgezählt) lärmunempfindliche Nutzungen wie Skateranlage, Streetballfelder und ein Kleinspielfeld Fußball, Schotterflächen mit Ruderalvegetation und der südliche Eingangsbereich zum Park an der Yorckstraße untergebracht. Da dies aufgrund der öffentlichen Nutzung und Zuständigkeit im Genehmigungsverfahren regelbar ist, war eine weitere Unterteilung der öffentlichen Parkanlage in weitere Nutzungsarten im Bebauungsplan nicht erforderlich.

Gleiches gilt für den als öffentliche Parkanlage festgesetzten Teil des Flurstücks 3428. Dieser wird vor allem durch Schallimmissionen der nordöstlich verlaufenden S-Bahnlinie S 1 belastet. Auf dieser Fläche verläuft ein Weg, der den Westpark mit den südlich der Yorckstraße gelegenen Wohngebieten verbindet (vgl. Kapitel III 3.1.1.1). Auch hier wurde bereits im Zuge des Genehmigungsverfahrens auf die Lärmbelastung reagiert. Die Böschungen beidseitig des Weges wurden so angelegt und bepflanzt, dass ein Aufenthalt nicht möglich ist.

Bei den beiden von Verkehrsschallimmissionen betroffenen Flächen am Schöneberger Ufer mit Beurteilungspegeln von mehr als 65 dB(A) handelt es sich um zwei schmale Grünstreifen im Übergang der Parkanlage zum öffentlichen Straßenraum, beidseitig des planfestgestellten Rettungsplatzes. Diese Flächen sind aufgrund ihrer exponierten Lage und Gestaltung nicht für einen Aufenthalt vorgesehen. Gleiches gilt für die Parkflächen entlang der Möckernstraße, die im Mittel auf einem ca. 2,50 m höheren Niveau als die Möckernstraße liegen. Hier folgen auf eine Stützmauer ein schmaler abschüssiger Grünstreifen und ein breiter Weg. Hohe Verkehrslärmimmissionen bis ca. 68 dB(A) treten auf dem Weg und dem Grünstreifen auf, die beide nicht für einen Aufenthalt vorgesehen sind.

Im Ergebnis der Verkehrslärmberechnungen wird auf der gesamten Fläche der als **private Dauerkleingärten** festgesetzten Kleingartenanlage tagsüber der schalltechnische Orientierungswert für Kleingartenanlagen von 55 dB(A) überschritten. In dem Teilbereich nördlich des Hochbahnviadukts der U-Bahnlinie U2 variieren die Beurteilungspegel von ca. 57-59 dB(A). Im südlichen Teilbereich reicht die Spanne von 58 dB(A) bis zu 67 dB(A) an der südlichen Spitze. Wie orientierende Schallpegelmessungen im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung im Bestand gezeigt haben, liegt die tatsächliche Verkehrslärsituation deutlich unterhalb des rechnerisch ermittelten Pegels. Durch die Messung an der südlichsten Kleingartenparzelle, die bereits auf planfestgestellter Fläche liegt, wurde lediglich ein Mittelungspegel von $L_{Aeq} = 63$ dB(A) bestimmt. Dies wird im Gutachten damit begründet, dass die tatsächliche Geschwindigkeit der S-Bahnzüge in diesem Streckenabschnitt erheblich geringer ausfällt als nach der maßgeblichen Berechnungsvorschrift Schall 03 rechnerisch anzusetzen ist. Daraus ist abzuleiten, dass auch die tatsächlich vorherrschenden Schallpegel innerhalb der als private Dauerkleingärten festgesetzten Fläche geringer sind. Gutachterlich wird bestätigt, dass in den Kleingärten ein Beurteilungspegel von 65 dB(A) nicht überschritten wird. Auch der hilfsweise aus der Verkehrslärmschutzrichtlinie abgeleitete Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) für Kleingartenanlagen wird nicht erreicht.

Prognosefall 2

Das Vorhaben „Urbane Mitte Berlin“ sieht die Errichtung von 7 Hochhäusern vor und beeinflusst örtlich in unterschiedlichem Maße die Verkehrslärmimmissionen im Park am Gleisdreieck. Das durch das Vorhaben induzierte Kfz-Verkehrsaufkommen ist dabei im Vergleich zu Pegeländerungen, die durch Abschirmung oder Reflexion an den geplanten Baukörpern entstehen, nur von untergeordneter Bedeutung.

Im Vergleich zum Prognosefall 1 nehmen im nördlichen Teil des Westparks die Flächen mit Unterschreitung des schalltechnischen Orientierungswertes von 55 dB(A) geringfügig zu. Grundsätzlich wird sich durch die Baukörper des Bauvorhabens eine leichte Verringerung der Verkehrslärmimmissionen im Park ergeben, die auf die Abschirmung insbesondere des Schienenverkehrslärms der U-Bahnviadukte und des U-Bahnhofs Gleisdreieck zurückzu-

führen ist. Eine Erhöhung der Beurteilungspegel durch zusätzliche Reflexionen ist nicht festzustellen.

Prognosefall 3

Im Prognosefall 3 werden zusätzlich die Schallimmissionen der geplanten S-Bahnlinie S 21 berücksichtigt. Sofern es zur Realisierung der geplanten S-Bahnlinie S 21 kommt, wird der Schienenverkehrslärm insbesondere im Westpark erheblich zunehmen.

Die Fläche im nördlichen Teil des Westparks mit Unterschreitung des schalltechnischen Orientierungswerts tags von 55 dB(A) für Parkanlagen verringert sich im Vergleich zu den Prognosefällen 1 und 2 (jeweils ohne S 21) deutlich. Südlich des Hochbahnviadukts existieren im Westpark praktisch keine Bereiche mehr mit Beurteilungspegeln unter 60 dB(A). Die künftige Trasse der S 21 führt auf als öffentliche Parkanlage festgesetzten Flächen im südlichen Teil des Westparks voraussichtlich zu Pegeln über 70 dB(A).

Im Ostpark verbreitern sich die Streifen entlang der Fernbahntrasse mit Beurteilungspegeln über 70 dB(A) bzw. über 65 dB(A). Die Fläche mit Beurteilungspegeln unter 60 dB(A) verringert sich deutlich.

Der Prognosefall 3 hat rein informativen Charakter. Bei der Interpretation der Berechnungsergebnisse ist zu beachten, dass die Prognose der durch die S 21 verursachten Schienenverkehrslärmemissionen und -immissionen auf groben Vorplanungen zur Trassenführung aus den 1990er Jahren und auf Vorgaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu den Taktfrequenzen beruht. Da konkrete Planungen zum Trassenverlauf, zur Höhenlage, den Brückenbauarten, zur Bauausführung sowie zu aktiven Schallschutzmaßnahmen erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgelegt werden, sind die Berechnungen der Verkehrslärmimmissionen der geplanten S-Bahnlinie nur als grober Ausblick zu verstehen.

Mit Schreiben der DB Netz AG vom 01.11.2019 wurde mitgeteilt, dass für die schalltechnischen Berechnungen die Prognosezahlen für das Jahr 2030 und damit andere Zugzahlen zu Grunde zu legen seien. Zum anderen sei eine höhere Entwurfsgeschwindigkeit für den 3. Bauabschnitt der S 21 heranzuziehen. Aus folgenden Gründen ist eine Überarbeitung der schalltechnischen Berechnungen nicht erforderlich:

Die Betriebsprognosezahlen 2030 beinhalten erheblich höhere Verkehrszahlen. Diese wurden bereits in der Neufassung der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140cab („Urbane Mitte Süd“) berücksichtigt und führten dort zu deutlich höheren Emissionspegeln der Bahnstrecken. Eine Berücksichtigung im Schallgutachten zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ würde zum gleichen Ergebnis führen. Die konkreten Auswirkungen der geplanten S21-Bahntrassen auf die Parkanlage und schutzwürdige Nutzungen in der Umgebung (z.B. die vorhandene Wohnbebauung an der Flottwellstraße) sowie gegebenenfalls erforderliche aktive Schallschutzmaßnahmen können jedoch nur im Planfeststellungsverfahren ermittelt werden und sind nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

Für die Berechnung der Verkehrslärmimmissionen der geplanten S-Bahnlinie ist zudem nicht ausschlaggebend, ob die Entwurfsgeschwindigkeit mit 70 km/h oder mit 100 km/h angesetzt wird.

Gleiches gilt für die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn, die sich zusätzlich auf die Lärmsituation im Park auswirken wird. Diese wurde nicht in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

Die eisenbahnrechtlich gewidmeten Vorhalteflächen für die S-Bahnlinie S 21 und die Potsdamer Stammbahn werden nachrichtlich im Bebauungsplan übernommen. Die Ermittlung der Auswirkungen und die Bewältigung der sich neu ergebenden Lärmkonflikte sind jedoch nicht Gegenstand dieses Bebauungsplans, sondern müssen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Prüfung potentieller Maßnahmen zur Minimierung der Lärmsituation

Im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung ist zusammenfassend festzustellen, dass im überwiegenden Teil der Parkanlage der ermittelte Beurteilungspegel zwar weniger als 60 dB(A) beträgt, in einzelnen Teilbereichen entlang von Schienen- und Straßenverkehrsstrassen jedoch auch deutlich höhere Beurteilungspegel erreicht und damit die Orien-

tierungswerte überschritten werden. Auch auf der Grünfläche mit der Zweckbestimmung „private Dauerkleingärten“ werden die schalltechnischen Orientierungswerte der DIN 18005 tagsüber z.T. deutlich überschritten.

Wird durch einen Bebauungsplan ein lärmbelasteter Standort mit einer lärmsensiblen Nutzung überplant, sind im Rahmen der Abwägung Maßnahmen zur Lösung oder Minimierung der Lärmsituation zu prüfen. Dabei ist folgende Prüfkaskade maßgeblich:

1. Trennungsgrundsatz
2. Aktive und städtebauliche Maßnahmen
3. Passive Maßnahmen

Trennungsgrundsatz

Gemäß § 50 BImSchG ist es eine zentrale Aufgabe der räumlichen Planung, Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Der Trennungsgrundsatz würde im Bebauungsplanangebot die räumliche Trennung zwischen den Verkehrswegen mit hohen Lärmemissionen und der Parkanlage bzw. der Kleingartenanlage erfordern, und zwar derart, dass der schalltechnische Orientierungswert von 55 dB(A) tags und nachts eingehalten wird.

Da aufgrund der Vielzahl an das Plangebiet durchquerenden Schienenverkehrstrassen auch in den inneren Bereichen der als **öffentliche Parkanlage** festgesetzte Flächen (mit Ausnahme einer Teilfläche im nördlichen Westpark) die oben genannten Orientierungswerte überschritten werden, ist ein Abrücken der Parkanlage von den Verkehrstrassen bzw. eine räumliche Trennung von Verkehrswegen und Parkanlage zur Einhaltung der Orientierungswerte nicht möglich. Zur Einhaltung der Orientierungswerte müsste die als Parkanlage festgesetzte Fläche drastisch verkleinert werden. Diese Lösung scheidet aus folgenden Gründen aus:

Bei dem „Park am Gleisdreieck“ handelt es sich um eine urbane Parklandschaft im innerstädtischen Bereich, die durch bestehende Straßen und Schienenverkehrstrassen vorbelastet ist. Es handelt sich bei dieser um eine Ausgleichsmaßnahme, die sowohl Eingriffe in Natur und Landschaft als auch die hohe bauliche Dichte im Umfeld kompensieren soll (s. Kapitel III 3.1.1.1). Die Parkanlage hat sowohl für das Stadtklima und den lokalen Luftaustausch als auch für die wohnortnahe Erholung herausragende Bedeutung. Die Festsetzung als öffentliche Parkanlage ist trotz der Lärmbelastung erforderlich, um zum einen die stadtklimatische Wirksamkeit der Nord-Süd-gerichteten Freiraumachse bzw. die Kaltluftbildenden Vegetationsflächen und zum anderen die öffentliche Zugänglichkeit der Flächen als Naherholungsgebiet zu erhalten und zu sichern. Aus diesen Gründen kommt die Verkleinerung der festgesetzten Parkanlage im Ergebnis der Abwägung nicht in Betracht.

Die schalltechnischen Orientierungswerte zu Beiblatt 1 der DIN 18005 stellen zudem aus Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte dar. Sie dienen aber lediglich als Anhalt, so dass von ihnen auch abgewichen werden kann, sofern keine Gesundheitsgefährdung die Nutzung ausschließt. Der überwiegende Teil der Parkanlage weisen tagsüber Beurteilungspegel von weniger als 60 dB(A) auf, einzelne Teilbereiche u.a. das als naturnahe Parkanlage festgesetzte „Wäldchen“ auch Beurteilungspegel zwischen 60-65 dB(A). Der (hieran hier nicht geltende) „Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung“ tags von 70 dB(A) und auch der gesundheitsrelevante Schwellenwert der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) werden somit weitgehend unterschritten.

Im Nahbereich der Verkehrstrassen werden allerdings Beurteilungspegel erreicht, durch die die genannten Schwellenwerte überschritten werden. Dieser Konflikt ist jedoch auf der nachfolgenden Ebene des Vollzugs der Planung bzw. der Genehmigungsplanung zu bewältigen. So wurden auf diesen Flächen im Rahmen der Konfliktbewältigung entweder lärmunempfindliche Nutzungen wie Wege, Böschungen und Begleitgrün und keine zum Aufenthalt und zur Erholung bestimmten Flächen der Parkanlage vorgesehen. Oder es handelt sich um Bereiche der Parkanlage, in denen im Sinne einer Bündelung verschiedener Lärmquellen geräuschintensive Nutzungen für die aktive Freizeitgestaltung wie Skateranlage, Streetballfelder und ein Kleinspielfeld Fußball untergebracht sind. Deren Nutzer rechnen bei Aufsuchen dieser Anlagen deshalb kaum damit, einen ruhig gelegenen Teil der Parkanlage vorzufinden.

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleisten, diese soll vorrangig durch Maßnahmen der Innenentwicklung erfolgen. Die

funktionale Nutzungsmischung, d.h. die kleinräumige Mischung der städtischen Grundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Sich-Erholen (Freizeit) und Sich-Bewegen (Verkehr), leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Nutzungsmischung soll die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Verkehr vermindert sowie Energie und Flächen eingespart werden. Freizeitverkehr nimmt einen hohen Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen ein. Die Ergebnisse des Systems repräsentativer Verkehrserhebungen (SrV) 2013 für Berlin zeigen, dass der Anteil der freizeitbezogenen Wege in Berlin rund 29 % beträgt. 27 % der mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Wege steht in Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten. Die Parkanlage kann mit ihren vielfältigen Erholungs- und Freizeitangeboten in räumlicher Nähe zu bestehenden Wohn- und Arbeitsgebieten deshalb zur gesamtstädtischen Strategie einer Verkehrsvermeidung und -verringerung beitragen. Davon profitieren andere schutzbedürftige Nutzungen im Stadtgebiet. Durch den Bebauungsplan selber werden kein zusätzliches Verkehrsaufkommen und damit auch keine zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen erzeugt. Durch die Anlage des Parks konnte zudem das zuvor bestehende Versorgungsdefizit an öffentlichen Grünflächen bzw. an Flächen für die Naherholung erheblich gemindert werden.

In die Abwägung einzustellen sind auch übergeordnete, gesamtstädtische Planungsziele: Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm/Programmplan Erholung und Freiraumnutzungen stellen die Flächen des Parks als Grünfläche/Parkanlage dar. Diesen Zielen trägt der Bebauungsplan durch Festsetzung von Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ Rechnung.

Aus diesem Gründen ist im Ergebnis der Abwägung die Festsetzung von Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ an diesem Standort vertretbar.

Auch eine Verlagerung oder Verkleinerung der als **private Dauerkleingärten** festgesetzten Kleingartenanlage scheidet in Abwägung mit anderen Belangen aus: Der schalltechnische Orientierungswert für Kleingartenanlagen von tags 55 dB(A) wird im Ergebnis der Verkehrslärberechnungen in der gesamten Kleingartenanlage überschritten. Ein Abrücken der Anlage von den emittierenden Schienentrassen zur Einhaltung des oben genannten Orientierungswerts ist somit nicht möglich. Geeignete Ersatzstandorte in vergleichbar zentraler Lage im Stadtgebiet stehen nicht zur Verfügung, so dass der Wegfall einzelner Kleingartenparzellen bzw. der gesamten Kleingartenanlage nicht kompensiert werden könnte. Eine planungsrechtliche Sicherung der Kleingartenanlage ist dennoch vertretbar, da im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung festgestellt wurde, dass die tatsächliche Lärmbelastung in der gesamten Kleingartenanlage noch unterhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle der Lärminderungsplanung Berlin von 65 dB(A) liegt. Auch der hilfsweise aus der Verkehrslärmschutzrichtlinie abgeleitete Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) für Kleingartenanlagen wird nicht erreicht. Es ist deshalb davon auszugehen, dass innerhalb der Anlage keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden. Zudem ist im überwiegenden Bereich eine ungestörte Kommunikation über kurze Distanzen mit normaler, allenfalls leicht angehobener Sprechlautstärke gewährleistet. Für eine akzeptable Aufenthaltsqualität im Freien ist die Möglichkeit einer ungestörten Kommunikation ein wichtiges Kriterium. Den Schwellenwert, bis zu dem ungestörte Kommunikation unter den oben genannten Voraussetzungen möglich ist, sieht die Rechtsprechung bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 62 dB(A) außen. Im überwiegenden Bereich der Anlage liegen die tatsächlichen Geräuschpegel unterhalb von 62 dB(A). Der Anspruch auf Schutz des Nachschlafs, der zum Beispiel in Wohngebieten zu beachten ist, entfällt in Kleingärten. Wohnen ist dort nicht zulässig. Schutzwürdig ist hingegen auch die Erholungsfunktion der Kleingärten, die auch Bestandteil der gesetzlichen Begriffsbestimmung des § 1 Abs. 1 Nr. 1 BKleingG ist (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, 19.3.2015 – 2 A 4.15).

In die Abwägung ist zudem einzustellen, dass die Kleingartenanlage bereits seit mehreren Jahrzehnten besteht und deren Pächtern die Vorbelastung bekannt ist. Kleingartenanlagen im innerstädtischen Bereich ermöglichen ihren Pächtern wohnungsnaher Erholung und Freizeitgestaltung bei ausreichend Privatsphäre in einem stark durchgrüntem Umfeld. Damit können sie auch einen Beitrag zur Reduzierung des Freizeitverkehrs im Sinne der gesamtstädtischen Strategie einer Verkehrsvermeidung und -verringerung leisten. Zudem ist die Kleingartenanlage in Verbindung mit den vegetationsbestandenen Freiflächen der öffentlichen Parkanlage auf dem Gelände des ehemaligen Gleisdreiecks sowohl für das Stadtklima als auch für das lokale Klima von Bedeutung.

Im Ergebnis der Abwägung ist die Sicherung der Kleingartenanlage durch Festsetzung als private Dauerkleingärten städtebaulich vertretbar.

Aktive und städtebauliche Maßnahmen

Sind ausreichende Abstände zwischen Schallquelle und schutzbedürftiger Nutzung nicht realisierbar, müssen aktive Schallschutzmaßnahmen und städtebauliche Lösungen geprüft werden. Diese können zu einer Verbesserung der Lärmsituation führen. Aus diesem Grund sind im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140a „Park am Gleisdreieck“ prinzipielle Möglichkeiten für aktive Lärmschutzmaßnahmen entlang bzw. an den Verkehrswegen zu prüfen. Städtebauliche Lärmschutzmaßnahmen kommen im Plangebiet nicht in Frage, da keine Gebäude errichtet werden.

Aktive Schallschutzmaßnahmen sind solche, die die Emissionen entweder unmittelbar (an der Quelle des Schalls) oder mittelbar (auf dem Ausbreitungsweg, jedoch noch in mittelbarer Nähe zur Schallquelle) mindern. Grundsätzlich kommen dabei folgende Maßnahmen in Betracht. Dies sind:

- Maßnahmen direkt an den Gleisen der Schienenwege (z.B. Schienenstegdämpfer),
- Lärmschutzwände/-wälle entlang der angrenzenden Straßen- und Schienenwege
- lärm mindernde Fahrbahnoberflächen an den angrenzenden Straßen

Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen (z.B. Durchfahrverbote für Lkw) zählen dabei nicht zu den nach § 41 BImSchG gebotenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen. Sie können auch nicht Gegenstand von Festsetzungen im Bebauungsplan sein.

Wirksam gegen den Schienenlärm der S-Bahn und Eisenbahn sind **aktive Schutzmaßnahmen direkt an den Gleisen** (z.B. Schienenstegdämpfer, Schienenstegabschirmung, Hochgeschwindigkeitsschleifen). Gemäß der schalltechnischen Untersuchung wären bei Realisierung der oben genannten Maßnahmen direkt an allen Gleisen der S-Bahn und der Fernbahn folgende Minderungsbeiträge zu erwarten:

- Schienenstegdämpfer (SSD): 2 dB
- Schienenstegabsorber (SSA): 3 dB
- Hochgeschwindigkeitsschleifen (High Speed Grinding – HSG): 3 dB

Da es sich bei den Schienenwegen um bestehende planfestgestellte Anlagen handelt, können im Bebauungsplan keine darauf bezogenen Festsetzungen zum aktiven Lärmschutz getroffen werden.

Auch **Lärmschutzwände oder -wälle** entlang der Schienenwege und Straßen stellen eine effektive Schallschutzmaßnahme dar. Für deren Wirksamkeit ist von Bedeutung, dass die Anlage möglichst in Nähe der Lärmquelle angeordnet wird.

Lärmschutzwände oder -wälle entlang der Straßen zum Schutz der **öffentlichen Parkanlage** vor Straßenverkehrslärm sollen aus städtebaulich-gestalterischen Gründen nicht errichtet werden. Planungsziel für das jahrelang brachgelegene Gleisdreieck war, das Areal gestalterisch und funktional in die bestehende Stadtstruktur zu integrieren. Lärmschutzwände und -wälle würden dieses Ziel konterkarieren und eine Zäsur bewirken. Hinzu kommt, dass Teile des Plangebietes sich aufgrund der Höhenlage ohnehin schon über ihre Umgebung erheben. Es zeigt sich anhand der Entwurfsplanung für die Parkanlage „Park am Gleisdreieck“ außerdem, dass durch die Parkgestaltung auf die vorhandenen Lärmquellen reagiert werden kann. So bieten die Übergangsbereiche hin zu den Straßen keine attraktiv gestalteten Aufenthaltsbereiche an. Vielmehr umfassen sie Wege, Böschungen und Begleitgrün, so dass die vor Lärmbelastung zu schützenden Parkbesucher diese Bereiche nur kurzzeitig passieren.

Zum Schutz vor Schienenverkehrslärm müssen Lärmschutzwände und/oder -wälle – um eine angemessene Wirkung entfalten zu können – möglichst nah an der Quelle, d.h. nahe der Gleiskörper errichtet werden. Die Entscheidung über die Errichtung von Lärmschutzbauwerken auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen an planfestgestellten Strecken trifft das Eisenbahn-Bundesamt. Eine Verpflichtung zur Realisierung aktiver Lärmschutzmaßnahmen besteht selbst bei einer wesentlichen Änderung der Bahntrassen nicht, da Parkanlagen nicht unter die zu schützende „Nachbarschaft“ im Sinne des § 3 BImSchG fallen.

Insofern besteht nur die Möglichkeit, Lärmschutzwände oder -wälle zum Schutz vor Schienenverkehrslärm am Rand der festgesetzten Parkanlage festzusetzen.

Wesentliche Lärmquelle für den Westpark stellen die Trassen des Fernbahnverkehrs dar. Die Festsetzung bzw. Herstellung einer Schallschutzwand am östlichen Rand der festgesetzten Parkanlage müsste aufgrund der relativ großen Entfernung zu deren Trasse über eine Höhe von mindestens 3 m verfügen und auf einer Länge von mindestens 450 m errichtet werden. Selbst die geringste Entfernung beträgt noch ca. 52 m, gemessen vom östlichen Rand der festgesetzten Parkanlage zum westlichen Rand der Tunnelzufahrt. Eine Lärmschutzwand dieser Größe würde durch ihre abriegelnde Wirkung die Ausgleichsfunktion der Parkanlage, v.a. deren klimatisch ausgleichende Funktion für die verdichteten Wohngebiete im Umfeld, deutlich mindern. Aus dem zum Bebauungsplan VI-140h für das Baufeld „Flottwellstraße Mitte“ erstellten Fachbeitrag zum Stadtklima geht deutlich hervor, dass das Areal des Gleisdreiecks aufgrund seiner Lage eine wichtige lokale Funktion für den Luftaustausch und damit zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung in der angrenzenden Bebauung leistet (GEO-NET, 2011). Das für die Untersuchung modellierte nächtliche Windfeld zeigt Kaltluftströme zwischen West- und Ostpark in 2 m über Grund, die für den Luftaustausch von Bedeutung sind. Eine Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen ist durch die Hinderniswirkung einer Lärmschutzwand anzunehmen. Gleiches gilt auch für einen Lärmschutzwall. Der klimatischen Ausgleichsfunktion wird eine höhere Bedeutung beigemessen als der Lärmbelastung.

Eine Lärmschutzwand zum Schutz vor Schallimmissionen der Fernbahn führe zudem dazu, dass der tatsächlich realisierte Westpark, der in zentralen Bereichen auf eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen liegt (s. Kapitel I 3.9), in zwei voneinander abgeschirmte Bereiche unterteilt würde. Ein solch massives Bauwerk entspricht nicht der städtebaulichen Intention einer offen gestalteten, weitläufigen Parklandschaft und wäre aufgrund der in diesen Bereichen ermittelten Beurteilungspegel unterhalb der gesundheitsrelevanten Schwelle unverhältnismäßig. Aus den genannten Gründen wird im Bebauungsplan keine Lärmschutzwand bzw. kein Lärmschutzwall festgesetzt.

Unverhältnismäßig wäre auch eine Lärmschutzwand am Rand des als öffentliche Parkanlage festgesetzten Teil des Flurstücks 3428 – zum Schutz vor Schallimmissionen der nordöstlich verlaufenden S-Bahnlinie S 1 –, da der Konflikt auf der nachfolgenden Ebene des Vollzugs durch kostengünstigere Maßnahmen bewältigt werden kann. Über diese Fläche führt ein Weg, der den Westpark mit den südlich der Yorckstraße gelegenen Wohngebieten verbindet. Die Böschungen beidseitig des Weges wurden im Rahmen der Konfliktbewältigung so angelegt und bepflanzt, dass ein Aufenthalt nicht möglich ist.

In dem am stärksten belasteten Bereich des Ostparks könnte eine Lärmschutzwand am westlichen Rand der Parkanlage in wirksamer Nähe zur Fernbahntrasse festgesetzt werden. Da das Gelände der Bahntrasse jedoch von Süden nach Norden ansteigt und auf Höhe der Skateranlage ca. 2 m oberhalb des angrenzenden Parks liegt, müsste die Lärmschutzwand im dem Bereich mit dem höchsten Niveauunterschied eine Höhe von mindestens 5 m aufweisen. Eine Lärmschutzwand mit mindestens 3 bis 5 m Höhe würde in Verbindung mit der erforderlichen Länge von ca. 400 m würde der oben genannte Luftaustausch zwischen Ost- und Westpark durch Beeinträchtigung der bodennahen Kaltluftströme und damit die klimatische Ausgleichsfunktion der Parkanlage gemindert werden. Auch ist festzustellen, dass im Zuge der Parkplanung bereits auf die Fernbahntrasse reagiert wurde und verschiedene Lärmquellen gebündelt wurden. So sind in dem Bereich zwischen Bahntrasse und Wäldchen, der Beurteilungspegel von 65-70 dB(A) aufweist, Anlagen untergebracht, die selber lärmunempfindlich sind und mit deren Nutzung teils erhebliche Geräuschemissionen einhergehen. Hierbei handelt es sich um eine Skateranlage, Streetballfelder und ein Kleinspielfeld Fußball. Südlich von diesen Anlagen befindet sich zudem eine Schotterfläche mit Ruderalvegetation, die nicht zum Aufenthalt bestimmt ist. In dem von Lärmimmissionen am stärksten betroffenen Randbereich des Ostparks mit Beurteilungspegeln auch oberhalb von 70 dB(A) befinden sich der südliche Parkeingangsbereich an der Yorckstraße, der Radweg „Berlin-Leipzig“ sowie Böschungen und Begleitgrün ohne Aufenthaltsqualität. Aufgrund der auf Ebene der Parkplanung erfolgten Konfliktbewältigung wird von der Festsetzung einer Schallschutzwand bzw. eines Schallschutzwalls aus den genannten Gründen Abstand genommen.

Zum Schutz vor dem Schienenverkehrslärm der bestehenden U-Bahnlinien U1 und U2, die in Hochlage das Plangebiet queren, würden sich Lärmschutzwände direkt auf den U-Bahnviadukten lärm mindernd auswirken. Gegen diese Maßnahmen sprechen denkmal-schutzrechtliche Bedenken. Zudem besteht für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) keine Veranlassung, derart teure Maßnahmen an planfestgestellten Anlagen durchzuführen. Da es sich bei den Viadukten um faktisch planfestgestellte Anlagen handelt, können im Bebauungsplan auch keine darauf bezogenen Festsetzungen zum aktiven Lärmschutz getroffen werden. Aktive Lärmschutzmaßnahmen könnten deshalb nur in einem größeren Abstand auf den als öffentliche Parkanlage ausgewiesenen Flächen festgesetzt werden. Da die U-Bahntrassen in Hochlage queren, würde die für eine schallmindernde Wirkung erforderliche Höhe dieser Lärmschutzanlagen jedoch Konflikte mit der klimatischen Funktion der Parkanlage, dem Stadtbild und womöglich auch mit dem Denkmalschutz hervorrufen.

Die Berechnungsergebnisse für den südlichen Teil der als **private Dauerkleingärten** festgesetzten Kleingartenanlage weisen nahezu flächendeckend Beurteilungspegel von 60-65 dB(A) und im südlichsten Zipfel punktuell auch Schallpegel bis 67 dB(A) auf. Gutachterlich wird jedoch bestätigt, dass in den Kleingärten tatsächlich ein Beurteilungspegel von 64 dB(A) nicht überschritten wird. Die Lärmbelastung in dem am stärksten belasteten Bereich ist auf die S-Bahnlinie S1 zurückzuführen. Eine Schallschutzwand oder auch ein Schallschutzwall am östlichen Rand der festgesetzten Kleingartenanlage müsste jedoch aufgrund der relativ großen Entfernung zur S-Bahntrasse (ca. 25-140 m) über eine Mindesthöhe von 3 m verfügen, um schallmindernde Wirkung zu entfalten. Auch wäre eine solche Anlage bis auf Höhe der Tunneleinfahrt der S-Bahntrasse S1 erforderlich, so dass deren Länge mindestens 250 m betragen müsste. Übergeordnete Ziele für das Plangebiet würden durch solch massive Anlagen konterkariert. Dies betrifft neben der Zielstellung des Landschaftsprogramms, Kleingärten in die Freiflächen- und Stadtstruktur einzubinden (s. Kapitel II 1.2.3.4), auch die städtebaulich-gestalterischen Anforderungen an die Entwicklung der Parkanlage auf dem Gelände des ehemaligen Gleisdreiecks (z.B. der Erhalt von Blickbeziehungen und die Anlage eines offenen, weitläufigen Stadtparks). Dem oben genannten klimaökologischen Fachbeitrag ist zudem zu entnehmen, dass bodennahe Kaltluft von Osten kommend über die Fläche der Kleingartenanlage in den westlich angrenzenden Siedlungsbereich strömt und dort für aus bioklimatischer Sicht wichtige Luftaustauschprozesse sorgt. Sowohl eine Schallschutzwand als auch ein Schallschutzwall würden den Luftaustausch behindern und die ausgleichende Funktion der Grünanlagen insgesamt mindern. Der Flächenbedarf eines Schallschutzwalls würde auch zwangsläufig den Wegfall von Kleingartenparzellen bedeuten, der aufgrund fehlender Standortalternativen nicht kompensiert werden könnte. Da im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung innerhalb der festgesetzten Kleingartenanlage keine schädlichen Umwelteinwirkungen festzustellen sind und die Erholungsfunktion der Kleingartenanlage nicht beeinträchtigt wird, erfolgt in Abwägung mit den oben genannten Belangen keine Festsetzung einer Schallschutzwand bzw. eines Schallschutzwalls im Bebauungsplan.

Eine weitere Schallschutzmaßnahme, die direkt an der Lärmquelle ansetzen würde, wäre die angrenzenden Straßen mit einer **lärm mindernden Fahrbahnoberfläche** „nachzurüsten“. In Berlin existieren bereits mehrere Versuchsstrecken, auf denen Erfahrungen mit lärm mindernden Fahrbahnbelägen auf Stadtstraßen gesammelt werden sollen. Die ersten Ergebnisse sind positiv einzuschätzen. Jedoch fehlen ausreichende Erfahrungen zur akustischen Langzeitwirksamkeit, zur Langzeitstabilität, zu Verkehrssicherheitsaspekten und zu den mit der Pflege und Wartung verbundenen Kosten. Zudem fehlt für die formale Berechnung der Schallemissionen gemäß RLS-90 die Grundlage für Straßen mit Geschwindigkeiten unter 60 km/h. Eine rechnerische Berücksichtigung eines entsprechenden (negativen) Korrekturwerts für die Fahrbahnoberfläche DStrO ist gemäß RLS-90 jedoch beschränkt auf Außerortsstraßen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von $v_{zul} > 60$ km/h.

Sinnvoll wäre die lärm mindernde Fahrbahnoberfläche als Maßnahme auf Teilstrecken der Möckernstraße. Die Festsetzung bestimmter Fahrbahnbeläge im Bebauungsplan ist jedoch mangels Rechtsgrundlage nicht möglich.

Passive Maßnahmen

Passive Maßnahmen zielen darauf ab, die Höhe der Geräuschemissionen am oder im schutzbedürftigen Objekt zu verringern bzw. Innenpegel zu erreichen, die gesunde Wohn-

und Arbeitsverhältnisse gewährleisten. Die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen kommt deshalb für die Parkanlage und die Kleingartenanlage nicht in Betracht.

Fazit

Eine Minderung von Geräuschimmissionen auf den als Park- und Kleingartenanlage festgesetzten Flächen durch ein Abrücken von den Verkehrsstraßen, durch Verkleinerung oder Verlagerung der Flächen oder durch aktive, städtebauliche und passive Maßnahmen ist nicht möglich bzw. kommt in Abwägung mit anderen Belangen nicht in Betracht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Festsetzung von Grünflächen mit den unterschiedlichen Zweckbestimmungen „öffentliche Parkanlage“, „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“, „öffentliche naturnahe Parkanlage“ und „private Dauerkleingärten“ trotz Lärmbelastung städtebaulich erforderlich und vertretbar ist.

Gewerbelärmimmissionen

Im Umfeld der Parkanlage, aber außerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans, sind gewerbliche Betriebe und Anlagen vorhanden. Dies sind im Norden des Plangebietes insbesondere die Veranstaltungsstätte „The Station“ und das Parkhaus am Schöneberger Ufer. Diese Anlagen fallen in den Anwendungsbereich der TA Lärm. Das bedeutet, dass die Betriebe und Anlagen im Regelfall so betrieben werden müssen, dass die Anforderungen der TA Lärm eingehalten werden. Der zum Park orientierte Teil des Parkhauses soll rückgebaut und durch Wohnnutzung ergänzt werden. Für dieses Vorhaben liegt eine rechtskräftige Baugenehmigung vor. Aufgrund der geringeren Entfernung der genehmigten Wohnnutzung zu den o. g. Anlagen ist davon auszugehen, dass diese auch mit der weiter entfernten Parkanlage vereinbar sind. Gleiches gilt im Prinzip auch für gewerbliche Nutzungen an Flottwellstraße und Yorckstraße, da diese bereits auf vorhandene, näher gelegene Wohnbebauung Rücksicht nehmen müssen.

Von den Grünflächen ausgehende Immissionen

Die Nutzung der öffentlichen Parkanlage und der darin zulässigen Anlagen geht mit vielfältigen Geräuschen einher. Diese können auf die vorhandene oder geplante Bebauung im Umfeld einwirken. Geräuschimmissionen sind insbesondere durch die Nutzung von Anlagen und Flächen für Spiel und Bewegung zu erwarten. Diese sind innerhalb der Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ grundsätzlich zulässig.

Im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren für die an die Parkanlage heranrückende Wohnbebauung entlang der Flottwellstraße und Dennewitzstraße bzw. auf dem Baufeld „Möckernkiez“ wurden schalltechnische Untersuchungen durchgeführt (ALB, 2012b und 2012c, Wölfel 2014). Im Ergebnis wurde festgestellt, dass diese neuen Wohnquartiere mit der öffentlichen Parkanlage bzw. dem durch Nutzung der öffentlichen Parkanlage verursachten „Freizeitlärm“ vereinbar sind.

Die Parkanlage eröffnet zahlreiche Möglichkeiten der Freizeitnutzung. Es gibt sowohl Bereiche für Spiel und Bewegung als auch Areale der Ruhe und Entspannung. Neben den verschiedenen im Park möglichen Spiel- und Bewegungsflächen ist für die aktive Freizeitgestaltung wie das Spazieren gehen, Radfahren, Jogging, Walking sowie Inline-Skating ein gut ausgebautes Wegenetz angelegt worden. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Freiflächen, die diverse Freizeitaktivitäten ermöglichen. Diese Arten der Parknutzung sind oftmals mit Geräuschen verbunden. Sowohl die Vielfalt der möglichen geräuscherzeugenden Aktivitäten als auch die Vielzahl der möglichen Orte der Schallentstehung sind hoch. Mit Geräuschimmissionen in den angrenzenden Baugebieten ist zu rechnen. Dabei wird die Art, Dauer und Häufigkeit dieser Immissionen durch das Verhalten der Parknutzer (mit)bestimmt. Es ist nicht davon auszugehen, dass bei ordnungsgemäßer Nutzung der Parkanlage die Nachbarschaft in unzumutbarer Weise belastet wird. So ist es gemäß § 6 Abs.1 Grünanlagengesetz (GrünanlG) untersagt, Lärm zu verursachen, der andere Anlagenbesucher unzumutbar stört. Für den Schutz der angrenzenden Wohnbebauung sind die Regelungen der §§ 3, 4 und 5 des Landes-Immissionsschutzgesetzes (LImSchG Bln) maßgeblich. Diese regeln den Schutz der Nachtruhe, den Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe sowie den Schutz vor erheblichen Störungen durch Tonwiedergabegeräte und Musikinstrumenten. Verhaltensbedingten Geräuscheinwirkungen, die zu Belästigungen der Nachbarschaft führen (z.B. Lärm durch die Nutzung von Tonwiedergabegeräten), kann

nicht im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens, sondern nur ordnungsrechtlich begegnet werden. Dazu bilden § 6 Abs. 4 GrünanlG bzw. § 15 LImSchG Bln die rechtliche Grundlage.

Im „Park am Gleisdreieck“ sind für unterschiedliche Altersgruppen an verschiedenen Standorten Anlagen und Flächen für Spiel-, Bewegungs- und Freizeitaktivitäten umgesetzt worden. Sie tragen dazu bei, das bestehende Defizit an Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten in den angrenzenden Bezirken abzubauen. Sie sind innerhalb der „als öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ festgesetzten Grünfläche grundsätzlich zulässig – werden planungsrechtlich aber nicht verbindlich zugeordnet.

Kinderspielplätze befinden sich im Westpark östlich des Baufeldes „Flottwellstraße Mitte“ und am Eingang Kurfürstenstraße. Im Ostpark wurden nahe der Möckernstraße der Spielplatz „Kinderzimmer“ und der Spielplatz „Stangenwald“ errichtet. Diese Anlagen ergänzen die vorhandene und geplante Wohnnutzung in der Umgebung des Gleisdreiecks. Kinderspielplätze sind gemäß § 22 Abs. 1a BImSchG privilegiert, d.h. Geräuscheinwirkungen, die von Kinderspielplätzen hervorgerufen werden, sind im Regelfall keine schädlichen Umwelteinwirkungen. Sie gelten grundsätzlich als sozialadäquat und sind damit zumutbar und von der Nachbarschaft zu dulden. Dies gilt gleichfalls für weitere Kinderspielplätze, die innerhalb der Grünflächen mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ zulässig sind.

Neben den Kinderspielplätzen wurden sowohl im Ostpark als auch im Westpark Spiel- und Bewegungsangebote, die sich an Menschen in Jugend- und Erwachsenenalter richten, realisiert. Diese sind z.T. als Freizeitanlage im Sinne von Nr. 6 Abs. 1c der Ausführungsvorschriften zum Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (AV LImSchG) einzustufen. Es handelt sich hierbei nicht um Sportanlagen im Sinne der 18. BImSchV. Als Freizeitanlage sind z.B. Bolzplätze, Skateboardanlagen oder ähnlich genutzte Plätze zu betrachten. Gemäß Nr. 6 Abs. 5 AV LImSchG ist die Benutzung dieser Anlagen außerhalb der Ruhe- und Nachtzeiten regelmäßig sozialadäquat, wenn sichergestellt ist, dass sie dem Stand der Technik gemäß § 22 Abs. 1 BImSchG entsprechen. Bei der Standortwahl und der Errichtung soll die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach Freizeitzeitlärm-Richtlinie außerhalb der Ruhezeiten angestrebt werden.

Die im Park vorhandenen Freizeitanlagen entsprechen den genannten immissionsschutzrechtlichen Anforderungen und sind mit den benachbarten Wohnquartieren vereinbar. Dies wurde für die Anlagen im Westpark gutachterlich bestätigt:

Im Bereich des Hochbahnviaduktes der U-Bahnlinie U1 wurden eine Fläche für Zahlenspiele, Boulebahnen, Streetballflächen, Spielflächen aus Tartan, eine Kletterwand und ein Reckparcour hergestellt. Eine gutachterliche Einschätzung der durch diese Anlagen hervorgerufenen Schallimmissionen auf die Baufelder östlich der Flottwellstraße erfolgte im Rahmen der Bebauungsplanverfahren „Flottwellstraße Mitte“ VI-140h VE (ALB, 2012b) und VI-140g VE (Wölfel, 2014). Negative Effekte auf die Wohnnutzungen wurden weitgehend ausgeschlossen. Zwar beträgt der geringste Abstand zwischen Spielfläche und Wohnbebauung 30-40 m, durch die Verwendung von schallschluckenden Belägen und die Auswahl der Spielgeräte und Einrichtungen konnten tagsüber Immissionen bei sachgerechter Nutzung jedoch als unerheblich eingestuft werden. Eine mögliche nächtliche Nutzung wurde nahezu ausgeschlossen.

Auch bei denen als Freizeitanlage einzustufenden Anlagen im Ostpark ist davon auszugehen, dass sie den oben genannten immissionsschutzrechtlichen Anforderungen entsprechen: Zwischen Fernbahntrasse und dem als öffentliche naturnahe Parkanlage festgesetzten „Wäldchen“ wurden ein Skaterpool, ein Kleinfeld Fußball und zwei Streetballfelder angelegt. Deren Nutzung geht mit teils intensiven Geräuschen einher. Aus diesem Grund wurde der Standort dieser Anlagen so gewählt, dass einerseits die Geräuschemissionen der Freizeitanlagen mit dem Schienenverkehrslärm gebündelt werden und andererseits ein ausreichend großer Abstand zu bestehenden und geplanten Gebäuden besteht. Der Abstand zur heranrückenden Wohnbebauung im „Möckernkiez“ beträgt mindestens 250 m. Der Abstand zum bestehenden Baumarkt im „Yorckdreieck“ ist mit ca. 100 m geringer, dieses Grundstück wird jedoch durch den Bahndamm der Fern- und Regionalbahn vor herüberdringendem Freizeitlärm geschützt. Mit unzumutbaren bzw. unzulässigen Immissionen ist deshalb in den angrenzenden Baufeldern „Yorckdreieck“ und „Möckernkiez“ nicht zu rechnen.

Sofern neue, als Freizeitanlage einzustufende Angebote im Park am Gleisdreieck errichtet werden sollen, ist im Rahmen der Genehmigung sicherzustellen, dass auch diese den immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen, insbesondere dem Stand der Technik, entsprechen.

3.1.2 Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Die im Geltungsbereich bis zur Straßenmitte liegenden Straßen Schöneberger Ufer, Tempelhofer Ufer und Möckernstraße werden als Straßenverkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB gesichert. Der Berliner Systematik folgend soll die planungsrechtliche Sicherung der außerhalb des Plangebietes liegenden Straßenhälfte durch angrenzende Bebauungspläne erfolgen. Durch Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien werden die Straßenverkehrsflächen von den Grünflächen und Bahnanlagen abgegrenzt.

Eine Ausnahme bildet die Yorckstraße, deren an den Geltungsbereich angrenzender Straßenabschnitt vollständig im Bezirk Tempelhof-Schöneberg liegt. Dieser Abschnitt wird deshalb in Bebauungsplangebiete südlich der Yorckstraße einbezogen (s. Kapitel I 3.8).

Für die Einteilung der Straßenverkehrsfläche besteht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens kein planungsrechtlicher Regelungsbedarf. Da in der Planunterlage der Bestand dargestellt ist, wird zur Klarstellung die textliche Festsetzung aufgenommen, dass die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzung ist. Diese Aufgabe obliegt der zuständigen Behörde. Zudem werden durch den Verzicht auf entsprechende Festsetzungen spätere Änderungen der Einteilung der Straßenverkehrsfläche aufgrund geänderter Bedürfnisse des Verkehrs erleichtert.

Der Park ist fußläufig oder per Rad von allen angrenzenden Quartieren gut erreichbar und sehr gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz angebunden. Aufgrund dieser insgesamt sehr guten Erschließungssituation und des Fehlens einer überörtlichen Attraktion/eines Alleinstellungsmerkmals ist davon auszugehen, dass der Anteil derer, die den Park mit dem eigenen PKW aufsuchen, sehr gering ist. Der Park ist zudem so weitläufig, dass sich der Anteil des motorisierten Besucherverkehrs auf mehrere Parkeingänge und damit auch im Straßennetz verteilt. Im Übrigen sichert der Bebauungsplan VI-140a den Bestand, so dass durch ihn keine zusätzlichen Verkehre erzeugt werden.

Textliche Festsetzung Nr. 1

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB.

3.2 Fläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB

Bei einem Großteil der als öffentliche Parkanlage festgesetzten Grundstücke sowie bei der in die Parkanlage integrierten Fläche der Museumsbahn handelt es sich um Ausgleichsflächen für Eingriffe im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB, die im Geltungsbereich anderer Bebauungspläne vorbereitet wurden und durch die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild beeinträchtigt werden. Durch Aufstellung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ selber werden keine Eingriffe vorbereitet (s. Kapitel II 2.4).

Diese planungsrechtlich erforderlichen Ausgleichsflächen werden durch die Festsetzung von Flächen für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB den Eingriffsbebauungsplänen zugeordnet. Dies sind die Bebauungspläne für den Potsdamer Platz und Leipziger Platz (I-15a/b, I-16, II-163, I-164, I-165 und I-166) sowie für drei der im Gleisdreieck gelegenen Baufelder (VI-140e VE „Möckernkiez“, VI-140fa VE „Yorckdreieck“ und VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“).

Im Eingriffsgutachten zu den Bebauungsplänen für den Potsdamer Platz/Leipziger Platz wurden erhebliche Eingriffe für den Naturhaushalt prognostiziert (agu 1993). Durch Bebauung und Versiegelung wurden erhebliche Beeinträchtigungen des Bodens erwartet. Auch durch hohe Grundwasserentnahmen und -absenkungen während der Bauzeit und eine Reduktion der Grundwasserneubildungsraten um 85% wurden erhebliche Beeinträchtigungen im Plangebiet und im Umfeld prognostiziert. Dieser Eingriff in den Wasserhaushalt wurde aber gutachterlich als weniger schwerwiegend betrachtet, da dieser vor allem in der Bauphase erfolgte und durch ein Grundwassermonitoring in der Bauphase Schäden an der Ve-

getation vermieden werden sollten. Im Gutachten wird prognostiziert, dass es durch die Beseitigung der Vegetationsflächen und der offenen, nur schwach bewachsenen Böden zu einem Lebensraumverlust für seltene und gefährdete Arten käme. Am Gravierendsten wurden die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima/Luft bewertet. Es wurde die Herausbildung eines Wärmeinselskerns befürchtet. Klimatisch entlastend wirkende Strukturen würden durch die dichte Bebauung zu belastenden Strukturen gewandelt. Es wurden irreversible Schäden der Luftaustauschverhältnisse prognostiziert. Für das Landschaftsbild wurden keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Planung erwartet. Die Planung am Potsdamer Platz und die Wiedereingliederung dieser Fläche in das Stadtbild wurden gutachterlich als positiv bewertet.

Da im Geltungsbereich der Bebauungspläne des Potsdamer Platzes / Leipziger Platzes neben der gezielten Versickerung von Regenwasser und den geplanten Grün- und Freiflächen keine weiteren Möglichkeiten zur Durchführung von Kompensationsmaßnahmen bestanden, waren planexterne Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Diese umfassten zum einen eine ökologische Aufwertung in den angrenzenden Stadtquartieren. Zum anderen sollte aber der überwiegende Ausgleich durch die Neuanlage eines Parks am Gleisdreieck sichergestellt werden.

Durch die Nähe des Gleisdreiecks zum Potsdamer Platz/Leipziger Platz war ein räumlich funktionaler Zusammenhang zum Ort des Eingriffs gegeben. Bei der Ausgleichsbetrachtung wurde berücksichtigt, dass die Schaffung einer Parkanlage auf dem Gleisdreieck erst nach Aufgabe des dort geplanten Baulogistikzentrums erfolgen kann. Bereits bei der Erstellung des Eingriffs- und Ausgleichsgutachtens wurde deutlich, dass die Flächen am Gleisdreieck durch andere Nutzungen begrenzt sind, zumal die wertvolle Vegetation zu erhalten wäre und eher durchschnittliche Vegetation neu geschaffen werden würde. Durch die Integration der wertvollen Biotope würde aber eine große zusammenhängende Biotopfläche geschaffen, die wiederum die Wertigkeit der bestehenden Biotope erhöhen würde. Durch die Schaffung einer Parkanlage auf dem Gleisdreieck und die damit einhergehende Erhöhung der klimawirksamen Vegetation würde sich auch die klimatisch ausgleichende Funktion des Gleisdreiecks insgesamt verbessern. Hier wurden positive Wirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete gesehen. Die größte Aufwertung wurde aber der Entsiegelung bisher versiegelter Flächen und der positiven Wirkungen auf den Boden- und Wasserhaushalt beigemessen.

Da das Kompensationspotential auf dem „Park am Gleisdreieck“ beschränkt war, wurden weitere qualitative Aufwertungsmaßnahmen vorgesehen. Hierzu gehörte die Aufwertung der erhaltenen Vegetation sowie die Herstellung von Grünverbindungen zu angrenzenden Stadtbrachen und dem Potsdamer Güterbahnhof sowie in Richtung Schöneberger Südgelände. Fußgängerbrücken tragen bei einer dem Ort angepassten Gestaltung zur Aufwertung des Landschaftsbildes bei.

Für die Baufelder rund um den „Park am Gleisdreieck“ wurden im Rahmen der Eingriffserfassung und -bewertung festgestellt, dass auch unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen erhebliche Eingriffe auf die Schutzgüter Boden, Pflanzen/Tiere und Landschaftsbild entstehen werden. Der Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ bereitete zusätzlich Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Wasser vor. Die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140e VE „Möckernkiez“ und VI-140fa VE „Yorckdreieck“ bereiteten zusätzlich Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Klima/Luft vor.

Die Eingriffe konnten nicht (vollständig) im Geltungsbereich der entsprechenden Bebauungspläne ausgeglichen werden, jedoch war durch die Nähe der Baufelder zum „Park am Gleisdreieck“ ein räumlicher und funktionaler Ausgleich möglich.

Insgesamt werden den oben genannten Eingriffsbebauungsplänen durch diesen Bebauungsplan 17,3 ha Ausgleichsfläche zugeordnet.

Davon sollten gemäß städtebaulichem Rahmenvertrag (s. Kapitel I 4.3) insgesamt 16 ha den Bebauungsplänen I-15a/b, I-16, II-163, I-164, I-165, I-166 und II-168 am Potsdamer Platz/Leipziger Platz zugeordnet werden. Die Anteile der durch diese Bebauungspläne ermöglichten Vorhaben an dieser Ausgleichsmaßnahme sind in der folgenden Aufstellung nachvollziehbar dargestellt:

Bebauungsplan		Anteile in %	Anteile in m²
I-15a/b	Leipziger Platz Nord	15,76	25.216
I-16	Leipziger Platz Süd	15,10	24.160

II-163	Lenné Dreieck	13,78	22.048
II-164	Sony	14,16	22.656
II-165	Daimler Benz	32,69	52.304
II-166	A und T	7,45	11.920
II-168	Erweiterung der Staatsbibliothek	1,06	1.696
		,00	160.000

Das Bebauungsplanverfahren zum Bebauungsplan II-168 „Erweiterung der Staatsbibliothek“ wurde eingestellt. Der vorgesehene Anteil von 1.696 m² muss daher nicht mehr zum Ausgleich bereitgehalten werden. Außerdem ist eine Fläche im Westpark von 59 m² nicht belegt, so dass ein Kompensationsüberschuss von insgesamt 1.755 m² besteht. Dieser kann für andere Eingriffe verwendet werden.

Die festgesetzte Parkanlage umfasst auch Ausgleichsflächen, die durch die landschaftspflegerischen Begleitpläne für die Planfeststellungsabschnitte 1A-1E der Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin festgestellt wurden (s. Kapitel III 3.1.1). Diese Flächen sind zwar Bestandteil der Sammelausgleichsmaßnahme, der Ausgleich erfolgt aber auf der Grundlage des Bundesnaturschutzgesetzes. Die Flurstücke 3294, 3351, 3357 (tlw.), 3358, 3359 (tlw.), 3360, 3365, 3362 (tlw.) 3363 und 3364 (tlw.) sind deshalb von der Zuordnungsfestsetzung auf der Grundlage des Baugesetzbuchs ausgenommen.

Das als naturnahe öffentliche Parkanlage festgesetzte „Wäldchen“ sowie der als öffentliche Parkanlage festgesetzte Teil des Flurstücks 3428 in der Spitze des „Yorckdreiecks“ werden, da es sich hierbei nicht um Ausgleichsflächen handelt, nicht als Flächen für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt.

Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen, die Bestandteil der Sammelausgleichsmaßnahme sind, dargestellt:

- umfängliche Entsiegelungsmaßnahmen zur Wiederherstellung von Bodenfunktionen und zur Verbesserung des lokalen Wasserhaushalts,
- Anpflanzen von Gehölzen und Sträuchern unter Verwendung von gebietsheimischen Pflanzen zur Verbesserung der Lebensraumfunktion für Tiere,
- Erhalt und Aufwertung wertvoller Vegetationsstrukturen durch Herausnahme neophytischer Gehölze,
- Anlage von Wiesen unter Verwendung gebietsheimischen Saatgutes zur Verbesserung der Lebensraumfunktion,
- Schaffung von Biotopverbundanschlüssen nach Süden (Richtung Yorckbrücken und Flaschenhals),
- Behutsame Erschließung wertvoller Strukturen zur Verbesserung der Erholungseignung,
- Aufnahme von Eisenbahnrelikten in die Parkplanung zur Aufwertung des Landschaftsbildes,
- Einbau von Holzbohlen, Aufbringen von Schotter und Herstellung von Wegeverbindungen im Bereich des Museumsgleises zur Vernetzung von Freiräumen, zur Aufwertung des Landschaftsbildes und zur Schaffung von Lebensräumen für Flora und Fauna.

Wie im Umweltbericht dargestellt, haben die dargestellten Maßnahmen bzw. hat die Herstellung der Parkanlage positive Auswirkungen auf das Stadtklima als auch auf das lokale Klima, insbesondere aufgrund der höheren Verdunstungsleistung durch Entsiegelung und Erhöhung der Vegetationsanteile (s. Kapitel II 2.3.1.5).

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren für die einzelnen Baufelder am Rand des Gleisdreiecks ist sicherzustellen, dass keine Beeinträchtigung der Ausgleichsfunktion der Parkanlage durch die geplante Bebauung erfolgt. Dies gilt vor allem hinsichtlich der klimatisch ausgleichenden Funktion der Parkanlage für die Wohngebiete im Umfeld.

Der Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft durch Herstellung des Parks am Gleisdreieck wurde durch den Abschluss städtebaulicher Verträge zwischen dem Land Berlin und den einzelnen Investoren am Potsdamer und Leipziger Platz, die im Zuge der oben genannten Bebauungsplanverfahren abgeschlossen wurden, vereinbart und wird durch die Festsetzung den Eingriffsbebauungsplänen zugeordnet. Gleiches gilt für die mit den Vorha-

beträgern der Bauvorhaben in den Baufeldern „Möckernkiez“, „Yorckdreieck“ und „Flottwellstraße Mitte“ im Rahmen der oben genannten vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren abgeschlossenen Durchführungsverträge. Vor diesem Hintergrund ist die Zuordnung der Ausgleichsflächen auch im Zusammenhang mit der Endabrechnung der in den städtebaulichen Verträgen vereinbarten Kostenbeteiligungen erforderlich.

Ferner wurde zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn Netz AG die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Gleisdreieck auf Kosten der Deutschen Bahn Netz AG vertraglich vereinbart. Die gesamte Maßnahme zum Ausgleich wird somit durch städtebauliche Verträge bzw. Durchführungsverträge sowie mit Geldmitteln der Deutschen Bahn Netz AG gesichert und refinanziert.

3.3 Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Ausgleich im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB

Für die Flächen der „Museumsbahn“, die als Flächen für Zuordnungen nach § 9 Abs.1a BauGB festgesetzt sind (s. Kapitel II 3.2), werden durch textliche Festsetzung konkrete Ausgleichsmaßnahmen definiert. Dies ist erforderlich, da es sich bei diesen Flächen um eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen, die aber zugleich Bestandteil der Sammelausgleichsmaßnahme bzw. –fläche sind, handelt. Diese Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist möglich, weil hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die „Museumsbahn“ entstehen. Durch die festgesetzten Maßnahmen bleiben die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der Anlage sowie deren Zugänglichkeit zu Wartungs- und sonstigen Arbeiten gesichert. Die zuständige Fachbehörde der Senatsverwaltung hat dieser Vorgehensweise zugestimmt und erklärt, dass die Festsetzung im Bebauungsplan der Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht entgegensteht.

Ein wesentliches Ziel der Gesamtgestaltung der Parkanlage war es, den Charakter der ehemaligen Bahnfläche sichtbar zu lassen. Zugleich sollten typische Arten von Trockenstandorten gefördert werden. Dies zeigt sich u. a. auch in der linearen Wegegestaltung und der Verwendung von bahntypischen Materialien, wie z.B. Schotter. Da das Museumsgleis ein prägendes Element für den Erhalt des Bahncharakters ist und deshalb in die Gesamtgestaltung integriert wurde, ist die planungsrechtliche Sicherung der mit ihr verbundenen Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Auf diese Weise ist z.B. der Austausch der eingebauten Holzschwellen durch Betonschwellen unzulässig.

Die Gleiszufahrtsbrücke, die mit ihrem nördlichen Ende in den Geltungsbereich hineinragt, sowie der dazugehörige Wartungs- und Sicherheitsstreifen in einer Tiefe von 5 m werden von der Festsetzung nicht erfasst.

Textliche Festsetzung Nr. 2:

Innerhalb der Fläche „Museumsbahn“ sind zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft für typische Arten von Trockenstandorten und zur Aufwertung des Landschaftsbildes als Ausgleich im Sinne von § 1a Abs. 3 des Baugesetzbuchs folgende Maßnahmen durchzuführen:

- *Verwendung von Holzschwellen*
- *Einbau von Schotter*
- *Bau von Bahnübergängen zur Vernetzung von Freiräumen*
- *Erhalt der Fläche der „Museumsbahn“ als Gestaltungselement des Landschaftsbildes.*

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1a i.V.m. § 1a Abs. 3 und § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB

3.4 Gehrechte

Der nördliche Teil der Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ im Südwesten des Bebauungsplangebietes VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wurde im Zuge der Parkplanung und –umsetzung und in Kooperation mit den ansässigen Kleingärtnern im Sinne des Leitbilds „Gärten im Garten“ in die Parkanlage integriert. Dieser Teil der Kleingartenanlage kann von der Öffentlichkeit in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung durchquert werden. Für die Erreichbarkeit des Parks aus den westlich angrenzenden Altbauquartieren ist besonders ein Weg von Bedeutung. Dieser führt von der Blumenthalstraße kommend durch den Nelly-Sachs-Park und zwischen den Gebäuden Dennewitzstraße 27-29 und Dennewitz-

straße 30-31 Park hindurch zu einer Treppenanlage innerhalb einer kleinen öffentlichen Grünanlage, die bereits Teil des „Parks am Gleisdreieck“ ist. Über diese Treppe gelangen die Besucher in die Kleingartenanlage und können über öffentlich zugängliche Wege den Westpark erreichen. Die erforderlichen Flächen dieser Blockdurchquerung, die durch das angrenzende Wohngebiet führt, werden durch den Bebauungsplan XI-101x planungsrechtlich gesichert. Im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wird der weiterführende Abschnitt durch die private Kleingartenanlage als mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastende Fläche mit einer Breite von 2 m zeichnerisch festgesetzt. Durch die Festsetzung wird die langfristige Freihaltung der Gehwegflächen gesichert, für den Vollzug des Gehrechts bedarf es der dinglichen Sicherung.

Die übrigen Wege innerhalb der Kleingartenanlage dienen vorrangig der inneren Erschließung bzw. der funktionalen Erschließung der privat genutzten Kleingartenparzellen. Ein städtebauliches Erfordernis dieses engmaschige Wegenetz für die Allgemeinheit langfristig planungsrechtlich zu sichern und im Gegenzug den Handlungsspielraum für eine mögliche Neuordnung der Parzellen einzuschränken, besteht nicht. Dem Land Berlin als Eigentümerin der Flächen obliegt es auch weiterhin, der Öffentlichkeit die Nutzung der Wege zu gewähren.

Textliche Festsetzung Nr. 3

Die Fläche a ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB

3.5 Geltungsbereich

Die Grenze des Geltungsbereichs verläuft entlang bestehender Grundstücksgrenzen.

Dies führt im Norden des Ostparks dazu, dass das Gebäude eines ehemaligen Stellwerks, das sich über 2 Grundstücke mit unterschiedlichen Eigentümerinnen erstreckt, nicht vollständig im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans liegt. Der überwiegende Teil des Gebäudes wird zwar vom Geltungsbereich erfasst und liegt innerhalb der als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ festgesetzten Fläche. Der nördliche Gebäudeteil ragt jedoch über die Grundstücksgrenze hinaus und überbaut das nördlich angrenzende Nachbargrundstück, das im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans VI-140cab („liegt. Das Stellwerksgebäude wurde in die Parkgestaltung einbezogen ist und wird als Kiosk und für das Büro des Parkmanagers genutzt. Es unterliegt dem Bestandsschutz.

3.6 Außerkraftsetzung förmlich festgestellter Straßen- und Baufluchtlinien

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind förmlich festgestellten Straßen- und Baufluchtlinien vorhanden. Diese werden durch Festsetzung Nr. 4 außer Kraft gesetzt. Mit dieser Regelung wird die Rechtseindeutigkeit der Festsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans klargestellt, da grundsätzlich der allgemeine Rechtssatz gilt, dass die spätere Norm die frühere verdrängt.

Textliche Festsetzung Nr. 4

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

3.7 Kennzeichnungen

Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans befinden sich keine gemäß § 9 Abs. 5 BauGB zu kennzeichnenden Flächen.

3.8 Nachrichtliche Übernahmen

3.8.1 Denkmalschutz

Die folgenden in die Denkmalliste Berlin (Stand 15. Mai 2001, ABl. Nr. 29 vom 14. Juni 2001, und in der jeweils fortgeschriebenen Fassung, Stand 12. Oktober 2018), eingetragenen Denkmale sind im Geltungsbereich nachrichtlich übernommen:

- Teile der Hochbahnanlage (ehemalige Stammbahn) zwischen Oberbaumbrücke und Dennewitzstraße bzw. Köthener Brücke (heute Teil der U 1) und zwischen Reichpietschufer und Bezirksgrenze Schöneberg (heute Teil der U 2) mit stillgelegter Gleisschleife am Gleisdreieck, Hochbahn-Viadukt, 1896-1902 von Siemens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger), Umbau 1912-13 (Denkmalbereich, Nr. 0903110) sowie
- Widerlager/Widerlagermauerwerk der Yorckbrücken, 1883-1932 u. a. von Franz Schwechten, Heinrich Seidel, (Baudenkmale, Nr. 09066749).

Das Plangebiet wird im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes sehr stark von den Hochbahnviadukten der U-Bahnlinien U1 und U2, die Bestandteil des oben genannten Denkmalbereichs bzw. der Gesamtanlage sind, geprägt. Durch den Bebauungsplan, der Ausgleichsflächen in großem Umfang durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage sowie die vorhandene Kleingartenanlage durch Festsetzung als private Dauerkleingärten sichert, werden die Eigenart und das Erscheinungsbild dieses Denkmalbereichs in keiner Weise (z.B. durch heranrückende Bebauung) beeinträchtigt. Die Hochbahnen erscheinen vielmehr als integraler Bestandteil der urbanen Parklandschaft. Gleiches gilt für die als Baudenkmal geschützten Widerlager der Yorckbrücken, die von der ehemaligen Bahnnutzung zeugen.

Die Widerlager mitsamt Widerlagermauerwerk, die innerhalb der eisenbahnrechtlich gewidmeten Bahnflächen liegen, sind für das Verständnis der städtebaulichen Planung bzw. die Nachvollziehbarkeit der Festsetzungen nicht erforderlich und werden deshalb nicht nachrichtlich übernommen.

3.8.2 Bahnanlagen

3.8.2.1 Fern- und Regionalbahn sowie S-Bahn

Auf Antrag der Deutsche Bahn AG wurden im Jahr 2008 die gewidmeten Bahnflächen im Areal Gleisdreieck einer Entbehrlichkeitsprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden mit Freistellungsbescheid des Eisenbahnbundesamtes (EBA) vom 09.07.2008 umfangreich Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt (s. Kapitel I 3.9). Die Deutsche Bahn AG hatte sich bereits im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans VI-140 im Rahmen der Behördenbeteiligung zu den betriebsnotwendigen und zu den zukünftig nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen geäußert.

Betriebsnotwendige Flächen sind weiterhin als Bahnflächen gewidmet und unterliegen demnach dem Fachplanungsvorbehalt. Im Plangebiet liegen solche gewidmeten Bahnflächen. Dabei handelt es sich vor allem um die Trassen von Fern-/Regional- und S-Bahn, die Flächenkorridore für die geplante S-Bahnlinie S21 und die ggf. geplante Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn, den Hubschrauberlandeplatz am Schöneberger Ufer sowie um die in den Geltungsbereich hineinreichenden Brückenkonstruktionen der Yorckbrücken mitsamt der Widerlager und der Widerlagermauerwerke. Die gewidmeten Bahnflächen werden als „Bahnanlage“ in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und sind, sofern für die Nachvollziehbarkeit der Festsetzungen erforderlich, in der Planzeichnung näher bezeichnet (z.B. „Notzuwegung“ oder „Museumsbahn“).

Bei der auf den eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen im Bereich der Gleisinself betriebenen Beachvolleyballanlage handelt es sich um eine temporäre Nutzung. Im Rahmen einer Inanspruchnahme dieser Flächen für den Bau der S-Bahnlinie 21 ist davon auszugehen, dass die Anlage verlagert oder geschlossen werden muss.

Mit Schreiben vom 19.12.2019 teilte die Deutsche Bahn AG mit, dass der Festsetzung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ nicht zugestimmt werden könne. Sie bezieht sich dabei auf die Stellungnahme der DB Netz AG vom 05.12.2019, die vorbringen, dass durch die Festsetzungen des Bebauungsplans der wirtschaftlich und verkehrlich optimale Bau und Betrieb der S21 und der Potsdamer Stammbahn gefährdet sein könnten. Da

die Planungen zu beiden Vorhaben zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht begonnen haben, können derzeit keine verbindlichen Aussagen zu den genauen Streckenführungen, zu den Abmessungen und zur konstruktiven Ausführung der Bahnanlagen sowie zu möglichen Immissionen aus dem Bau und dem Bahnbetrieb getroffen werden. Eine Abschätzung der wechselseitigen Einflüsse der S21 und der Potsdamer Stammbahn auf den Bebauungsplan VI-140a sei derzeit nicht möglich.

Aus folgenden Gründen steht der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ der Planung und Realisierung der S21 und der Potsdamer Stammbahn nicht entgegen:

1. In den 1990er Jahren wurde ein städtebaulich-landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept für die Brachflächen des Gleisdreiecks erarbeitet. Dieses sieht mehrere Teilgebiete des Gleisdreiecks für eine Bebauung vor, die zentralen Flächen sollen dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft durch Herstellung einer Parkanlage dienen. (Städtebaulicher Rahmenvertrag 2005) In diesem Zusammenhang wurden die gewidmeten Bahnflächen im Areal Gleisdreieck auf Antrag der Vivico Real Estate GmbH, vertreten durch die Deutsche Bahn Services Immobilien GmbH, einer Entbehrlichkeitsprüfung unterzogen. Im Ergebnis wurden mit Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 09.07.2008 umfangreiche Flächen von Bahnbetriebszwecken freigestellt, da sie für bahnbetriebszwecke nicht mehr erforderlich waren. Durch diese Freistellung endete die Eigenschaft als Betriebsanlage einer Eisenbahn. Zugleich endete für die Fläche gemäß § 38 Abs. 1 BauGB in Verbindung mit § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) das eisenbahnrechtliche Fachplanungsprivileg. Damit fiel diese Fläche wieder vollständig in die Planungshoheit der Gemeinde zurück.

Betriebsnotwendige Flächen sind weiterhin als Bahnflächen gewidmet und unterliegen der Fachplanung. Im Plangebiet sind dies insbesondere die vorhandenen Trassen der unterschiedlichen Schienenverkehrsträger S-, U-, Regional- und Fernbahn, die Gleise der Museumsbahn sowie die Vorhalteflächen für die geplante S-Bahntrasse S21 und die Potsdamer Stammbahn. Davon wurden wiederum einzelne Flächen als überplanbar eingestuft. Dies sind im Plangebiet der nördliche Abschnitt des Fernbahntunnels sowie der südliche Teil der Tunnelanlage der S-Bahnlinie 1.

Diese Flächen der Deutschen Bahn und der BVG werden im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ nachrichtlich übernommen. Für die auf Fachplanung beruhende, dem Bebauungsplan übergeordnete Planung werden nur bauleitplanerische Aussagen getroffen, die der besonderen Zweckbestimmung der Anlagen und Flächen nicht widersprechen.

2. Für die bahnfremden Nutzungen, die seitens des Landes Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt) auf planfestgestellten Flächen eingerichtet wurden, liegen Nachbarschaftsvereinbarungen für die Fläche der Gleisinseln bzw. ein Dienstbarkeitsvertrag für die Fläche zwischen Bahntrasse und Westpark mit der Deutschen Bahn vor. Diese planfestgestellten Flächen, die im Fall der Gleisinseln eine Zwischennutzung (Beachvolleyball), im Fall der Fläche zwischen Bahnanlage und Westpark als Park angelegt wurden, sind keine Ausgleichsflächen.

3. Zum jetzigen Zeitpunkt sind keinerlei Planungen der Deutschen Bahn bekannt bzw. vorhanden. Die Vorplanung für die S21 wurde ausgeschrieben, die Untersuchungen (Vorplanung Leistungsphase 1 und 2) dazu sollten im Februar 2020 beginnen. Erste Ergebnisse (Lesefassung) werden im November 2021 erwartet, im August 2022 sollen die mit dem Konzern der Deutschen Bahn abgestimmten Ergebnisse vorliegen. Die Inbetriebnahme der geplanten S-Bahntrasse S21 und die Potsdamer Stammbahn soll voraussichtlich im Jahr 2036 erfolgen. Weitere Planungsleistungen, Vermessungen, Planfeststellungen, Bau werden demnach im Zeitraum zwischen 2022 bis 2036 erfolgen.

4. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ setzt den Status-Quo der Parkanlage fest. Sollten weitere zusätzliche Flächen für die geplante S-Bahntrasse S21 und die Potsdamer Stammbahn benötigt werden (als im Freistellungsbescheid des Eisenbahn-Bundesamtes vom 09.07.2008 festgelegt), überdeckt die dann neu vorzunehmende Planfeststellung das geltende Planungsrecht, welches mit dem Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ festgesetzt wurde. Die Rechtswirkung der Planfeststellung wird in § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgendermaßen geregelt: "Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen

gen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt."

3.8.2.2 U-Bahn

Für die U-Bahntrassen ist von einer faktischen Widmung/Planfeststellung der betriebsnotwendigen Flächen nach dem Preußischen Kleinbahngesetz auszugehen.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung zum Entwurf des Bebauungsplans VI-140 wurden von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) Unterlagen zu den betriebsnotwendigen Flächen der BVG zur Verfügung gestellt. Im Wesentlichen sind dies die aufgeständerten Trassen einschließlich der Stützen der Hochbahnlinien U1 und U2 sowie die unterirdisch verlaufende Trasse der U-Bahnlinie U7. Diese wurden in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

Die Zugänglichkeit der U-Bahnbauwerke einschließlich der beidseitig verlaufenden Randstreifen (technologische Streifen), z.B. zur Instandsetzung der U-Bahnviadukte oder zu deren ggf. erforderlichen Abriss und Neubau, ist aufgrund des Gesetzes über die Bahneinheiten (Gesetz vom 19. August 1895 i.d.F. vom 8. Juli 1902) in Verbindung mit der Feststellung dieser Flächen als Bahneinheit sichergestellt. Zusätzliche Festsetzungen im Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

3.8.2.3 Museumsbahn

Die Flächen der „Museumsbahn“ im Ostpark sind Eigentum des Landes Berlin und werden aufgrund ihrer eisenbahnrechtlichen Widmung in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen. Zudem wird die Fläche der „Museumsbahn“ als Fläche für Zuordnungen nach § 9 Abs. 1a BauGB festgesetzt. Ergänzend werden Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft als Ausgleich im Sinne des § 1a Abs. 3 BauGB festgesetzt (näher dazu Kapitel III 3.3).

Das nördliche Ende der Gleiszufahrtsbrücke (Brücke 21) zum Deutschen Technikmuseum Berlin wird ebenfalls nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Die seitlich verlaufenden Wartungs- und Sicherheitsstreifen in einer Tiefe von 5 m liegen innerhalb der als „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“ festgesetzten Flächen. Die betroffenen Flächen befinden sich im Eigentum des Landes Berlin, das der für die Brücke zuständigen Senatsverwaltung die erforderliche Inanspruchnahme der Flächen zu Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten im öffentlichen Interesse gewährleistet. Darüber hinaus ist die Zugänglichkeit für Bauwerksprüfung und –unterhaltungsarbeiten, die Aufgrabemöglichkeit hinter den Brückenenden, das Bau- sowie das Pflanzverbot für mehrjährige Pflanzen innerhalb des 5 m Wartungsstreifens hinter und neben der Brücke zu gewährleisten. Gleiches gilt für die in Planung befindlichen Brücken 10, 11, 14 und 17.

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

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

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans wurden insbesondere folgende öffentlichen und privaten Belange berücksichtigt:

Öffentliche Belange

- Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden
- Belange von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen
- Belange von Sport, Freizeit und Erholung
- Belange der sozialen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung
- Belange der Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes
- Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege
- Belange der Immissionsschutzes
- Belange des Verkehrs

Private Belange

- Wunsch nach größtmöglicher Wohnruhe
- Befürchtung steigender Miet- und Kaufpreise von Immobilien aufgrund verbesserter Lagegunst
- Wunsch nach Erhalt und Sicherung der vorhandenen Kleingartenanlage zur Eigenversorgung und Erholung

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt in besonderer Weise Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage werden langfristig Flächen für den Ausgleich von planungsbedingten Eingriffen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen, planungsrechtlich gesichert. Auf diese Weise werden die stadtklimatisch und -ökologische Bedeutung der Flächen und deren herausragende Erholungsfunktion, die durch die Herstellung des Parks als Sammelausgleichsmaßnahme erzielt wurde, bewahrt. Sie sind Lebensraum für zahlreiche Tiere und Pflanzen und somit für den Erhalt der biologischen Vielfalt von Bedeutung. Aufgrund der hohen Verdunstungsleistung der Vegetation haben die Flächen positive Effekte auf das Stadtklima. Bodennahe Kaltluftströme sorgen zudem für den lokalen Luftaustausch und die Belüftung der angrenzenden Siedlungsbereiche. Eine alternative Bebauung der Ausgleichsflächen ist durch die Festsetzung als öffentliche Parkanlage künftig ausgeschlossen. Im Land Berlin dringend benötigter Wohnraum wurde bzw. wird in den angrenzenden Quartieren konzentriert – zugunsten der Freihaltung großer zusammenhängender Flächen für die Naherholung.

Darüber hinaus dient der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ dazu, den überwiegenden Teil der im Geltungsbereich gelegenen Ausgleichflächen in einer Größenordnung von insgesamt 17,3 ha den Bebauungsplänen, in deren Geltungsbereich Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet wurden, zuzuordnen.

Neben der Sicherung und Zuordnung von Ausgleichsflächen berücksichtigt der Bebauungsplan auch weitere Belange des Umweltschutzes. Die positiven Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima und das Wirkungsgefüge zwischen ihnen wurden dezidiert im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt und im Umweltbericht (s. Kapitel II) dargelegt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass durch die Umsetzung der Sammelausgleichsmaßnahme keine erheblichen Umweltauswirkungen verursacht wurden. Für das Schutzgut Pflanzen und Tiere kam es zu Veränderungen, kurz- bis mittelfristig werden sich aber vergleichbar wertvolle Biotope einstellen. Für die Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und der Bevölkerung, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaftsbild ist von positiven Wirkungen auszugehen.

Wege, Plätze und Spielplätze dürfen nur einen untergeordneten Teil der Grünflächen in Anspruch nehmen, so dass die festgesetzten Grünanlagen überwiegend unversiegelt bleiben. Den Belangen des sparsamen und schonenden Umgangs mit Grund und Boden wird hiermit Rechnung getragen.

Durch die Festsetzung als öffentliche Parkanlage wird, wie dargelegt, auch die Erholungsfunktion des zentral gelegenen Parks gesichert. Dieser stellt einen Ausgleich zu den dichten, kompakten Stadtquartieren in unmittelbarer Nachbarschaft und am Potsdamer/Leipziger Platz dar. Somit leistet der Bebauungsplan einen wichtigen Beitrag zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Hiervon profitieren sowohl die Bewohner als auch die Beschäftigten in den umliegenden Quartieren und des Potsdamer/Leipziger Platzes. Die als öffentliche Parkanlage festgesetzte Grünfläche dient der Bevölkerung zur Erholung und Freizeitgestaltung und ist auch zur Ausübung bestimmter informeller Sportarten wie Jogging, Walking, Inline-Skating u.ä. geeignet. Wenn auch die Qualität und der Ausstattungsstandard der Anlage nicht Gegenstand des Bebauungsplans sein können, so werden doch zumindest die Flächen der Parkanlage langfristig durch den Bebauungsplan gesichert. Durch die langfristige Sicherung der vorhandenen Parkanlage wird darüber hinaus sozialen und kulturellen Bedürfnissen der Bevölkerung entsprochen. Die Festsetzung als öffentliche Grünfläche gewährleistet, dass die Flächen allen sozialen und kulturellen Bevölkerungsgruppen zugänglich sind. Sie bieten Raum für soziale Kontakte, Kommunikation und interkulturellen Austausch und dieses nicht nur im Rahmen von initiierten Projekten wie dem interkulturellen Garten „Rosenduft“ im Ostpark. Durch die innerhalb der Parkanlage zulässigen Spielplätze, Spiel- und Bewegungsflächen sowie Anlagen für informellen Sport

(z.B. Skaterpool, Tischtennis, Kletterwand, Fußball-Kleinfeld) wird das Bedürfnis der Bevölkerung nach vielfältigen Freizeitangeboten, insbesondere für Kinder und Jugendliche, erfüllt. Der Bebauungsplan berücksichtigt auf diese Weise altersspezifische kulturelle und soziale Belange der Bevölkerung. Auch die Kleingartenanlage, die im Bebauungsplan gesichert wird, kann ein Ort sozialen und kulturellen Austauschs sein.

Der Bebauungsplan berücksichtigt zudem den unterschiedlichen Charakter und Nutzungszweck der Grünflächen. Dies schlägt sich durch die Festsetzung von Grünflächen mit unterschiedlicher Zweckbestimmung („öffentliche Parkanlage“, „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“, „öffentliche naturnahe Parkanlage“, „private Dauerkleingärten“) nieder.

Als wichtiger öffentlicher Belang wurde darüber hinaus das bestehende Orts- und Landschaftsbild im Bebauungsplan berücksichtigt. Dieses wird durch die Festsetzung des „Parks am Gleisdreieck“ als öffentliche Parkanlage gesichert. Bauliche Nutzungen (v.a. Gebäude), die nicht dem Nutzungszweck einer Parkanlage entsprechen, sind unzulässig. Auf diese Weise bleiben wichtige Sichtbeziehungen z.B. zum Potsdamer Platz erhalten.

Auch Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege werden durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt. Die im Plangebiet vorhandenen Denkmale werden, soweit sie für das Verständnis der städtebaulichen Planung erforderlich sind, nachrichtlich übernommen. Durch den Bebauungsplan, der die Sicherung von Ausgleichsflächen durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage und der vorhandenen Kleingartenanlage durch Festsetzung als private Dauerkleingärten zum Gegenstand hat, werden die Eigenart und das Erscheinungsbild der Denkmale in keiner Weise (z.B. durch heranrückende Bebauung) beeinträchtigt. Vor allem die markanten Hochbahnviadukte der U-Bahnlinien U1 und U2 erscheinen vielmehr als integraler Bestandteil einer urbanen Parklandschaft. Auch die in unmittelbarer Umgebung vorhandenen Denkmale, die wie die Yorckbrücken und der Kopfbau des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs Bestandteil der historischen Bahnnutzung sind, prägen die Parkanlage und erinnern an die frühere Nutzung. Die getroffenen Festsetzungen beeinflussen weder deren „Lesbarkeit“ als historische Zeugnisse noch beeinträchtigen sie vorhandene Blickbeziehungen.

Ein anderer abwägungsrelevanter öffentlicher Belang betrifft den Immissionsschutz. Im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung wurden die Verkehrslärmimmissionen, die tagsüber auf die Besucher und Nutzer der Park- und Kleingartenanlage einwirken, ermittelt. Im Ergebnis wird festgestellt, dass die maßgeblichen schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005 zwar nahezu flächendeckend überschritten werden, in den gesamten, der Erholung dienenden Parkbereichen mit Aufenthaltsqualität und in der Kleingartenanlage jedoch Beurteilungspegel von weniger als 65 dB(A) erreicht werden (s. Kapitel III 3.1.1.4). Mögliche Maßnahmen zur Schallreduzierung bzw. zur Einhaltung des maßgeblichen Orientierungswerts von 55 dB(A) tags wurden geprüft. Eine Minderung von Geräuschimmissionen in den als Park- und Kleingartenanlage festgesetzten Flächen durch ein Abrücken von den Verkehrsstrassen, durch Verkleinerung oder Verlagerung der Flächen oder durch aktive, städtebauliche und passive Maßnahmen ist jedoch nicht möglich bzw. kommt in Abwägung mit anderen öffentlichen und privaten Belangen nicht in Betracht. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Festsetzung von Grünflächen mit den unterschiedlichen Zweckbestimmungen „öffentliche Parkanlage“, „öffentliche Parkanlage und Spielplätze“, „öffentliche naturnahe Parkanlage“ und „private Dauerkleingärten“ trotz Lärmbelastung städtebaulich vertretbar ist.

Durch die Nutzung der Parkanlage mit ihren Spiel- und Bewegungsangeboten selber können in den umliegenden Wohngebieten Geräuschimmissionen auftreten und zu Störungen und Belästigungen führen. Da unzumutbare Immissionen bei ordnungsgemäßer Nutzung nicht zu erwarten bzw. Geräusche von Kindern als sozialadäquat hinzunehmen sind, bleiben gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Umfeld gewahrt. Den öffentlichen Belangen von Sport, Freizeit und Erholung wird in der Abwägung gegenüber dem privaten Belang nach größtmöglicher Wohnruhe deshalb ein höheres Gewicht beigemessen. Zudem ergänzen die in den Park integrierten Spielplätze und Freizeitanlagen die vorhandene Wohnnutzung. Insbesondere profitieren hiervon Familien mit Kindern und Jugendlichen, die die Angebote unentgeltlich nutzen können. Dieser Aspekt ist ebenfalls in die Abwägung einzustellen.

Der Bebauungsplan berücksichtigt auch verkehrliche Belange. Der „Park am Gleisdreieck“ ist sehr gut durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen (s. Kapitel I. 2.5) und auch zu Fuß oder per Rad sehr gut erreichbar. Durch ein gut ausgebautes Wege-

netz werden sowohl die beiden Parkteile als auch die angrenzenden Quartiere miteinander verknüpft. Fuß- und Radwege sind grundsätzlich innerhalb öffentlicher Grünflächen zulässig.

Es ist davon auszugehen, dass der Park größtenteils von Bewohnern und Beschäftigten aus den umliegenden Quartieren aufgesucht wird und nur wenige Parkbesucher mit dem eigenen PKW anreisen. Der Anteil des durch die Parknutzung verursachten Kfz-Verkehrsaufkommens am gesamten Verkehrsaufkommen ist vor diesem Hintergrund als äußerst gering einzuschätzen. Zudem wird die Fläche des Parks am Gleisdreieck von mehreren Straßen erschlossen, so dass sich das Verkehrsaufkommen im vorhandenen Straßennetz verteilt. Stellplatzanlagen für die Parkbesucher sind deshalb nicht vorgesehen und planungsrechtlich zu sichern. Dies entspricht auch der gesamtstädtischen Strategie einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten Stadtentwicklung.

Der Bebauungsplan übernimmt nachrichtlich eisenbahnrechtlich gewidmete Flächen. Insbesondere sind dies auch Flächen, die für die Realisierung der S-Bahnlinie S21 und die Potsdamer Stammbahn vorgehalten werden sollen. Bei einer – wenn auch langfristig geplanten Realisierung – könnte das Netz des ÖPNV eine sinnvolle Ergänzung erfahren und die Erreichbarkeit der Parkanlage weiter verbessern.

Es ist anzunehmen, dass Grundstückseigentümer und Vermieter in der Umgebung von der Herstellung der Parkanlage profitiert haben. Durch die Nähe zum Park sind vermutlich die Attraktivität der Grundstücke und somit letztlich auch der Grundstückswert gestiegen. Dem stehen vermutlich eine Steigerung von Immobilienpreisen und der ortsüblichen Mieten gegenüber. Der Bebauungsplan an sich, der die vorhandene Parkanlage sichert, hat auf diese Entwicklung keinen Einfluss.

Der Bebauungsplan berücksichtigt die privaten Interessen der Kleingärtenpächter am Erhalt der vorhandenen Kleingartenanlage. Diese ermöglicht die wohnungsnaher Erholung und Freizeitgestaltung bei ausreichend Privatsphäre in einem stark durchgrüntem Umfeld. Zugleich ist sie in Verbindung mit der Parkanlage für das lokale Klima bzw. den Luftaustausch mit den angrenzenden Siedlungsbereichen von Bedeutung. Trotz Vorbelastung mit Schienenverkehrslärmimmissionen wird sie aus diesen Gründen planungsrechtlich gesichert.

IV Auswirkungen der Planung

1 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Durch den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ werden im Gleisdreieck Ausgleichsflächen in einer Größenordnung von ca. 19,3 ha sowie das mit diesen in räumlichem Zusammenhang stehende „Wäldchen“ durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage gesichert. Insgesamt werden 22,4 ha öffentliche Parkanlage festgesetzt. Für den Menschen sind besonders die bioklimatische Funktion dieser Flächen und deren Bedeutung für die Naherholung von Belang. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans wird deshalb dem Bedürfnis nach hochwertigen Grün- und Erholungsflächen in der Nähe von Wohn- und Arbeitsgebieten sowie günstigen bioklimatischen Verhältnissen Rechnung getragen. Innerhalb der Parkanlage sind vielfältige und generationsübergreifende Angebote für die wohnortnahe Erholung und die aktive Freizeitgestaltung zulässig, so dass auch langfristig die Auswirkungen sowohl auf die Lebensverhältnisse der Anwohner als auch auf die Beschäftigten in der Umgebung positiv sein werden. Durch den Bebauungsplan bleibt die öffentliche Zugänglichkeit der Flächen gewährleistet.

Neben den Ausgleichsflächen wird auch die Kleingartenanlage planungsrechtlich in ihrem Fortbestand gesichert. Hierdurch wird insbesondere für Bewohner der umliegenden, dicht besiedelten Gebiete die Möglichkeit aufrecht erhalten, in räumlicher Nähe einen Garten zur Gewinnung von Gartenbauerzeugnissen für den Eigenbedarf und zur Erholung zu pachten. In Verbindung mit der Parkanlage wirkt sich auch die Kleingartenanlage positiv auf das Bioklima der benachbarten Bewohnerschaft aus.

Negative Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten sind nicht zu erwarten.

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

Bei dem Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ handelt es sich um einen Ausgleichsbauungsplan. In diesem werden Ausgleichsflächen in einer Größe von insgesamt 19,3 ha planungs- und vorhabenbedingten Eingriffen im Geltungsbereich anderer Bebauungspläne sowie in einzelnen Planfeststellungsabschnitten der Fernbahnverbindung Berlin-Hannover zugeordnet. Dies sind

- die Bebauungspläne I-15a, I-15b, I-16, II-163, I-164, I-165 und I-166 (am Potsdamer/Leipziger Platz),
- die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140h VE, VI-140e VE und VI-140fa VE (im Gleisdreieck) sowie
- die Planfeststellungsabschnitte 1A-1E der Schnellbahnverbindung Berlin-Hannover.

Der Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft durch Herstellung des Parks am Gleisdreieck wurde durch den Abschluss städtebaulicher Verträge zwischen dem Land Berlin und den einzelnen Investoren am Potsdamer und Leipziger Platz, die im Zuge der oben genannten Bebauungsplanverfahren abgeschlossen wurden, vereinbart und den jeweiligen Eingriffsbebauungsplänen zugeordnet. Gleiches gilt für die mit den Vorhabenträgern der Bauvorhaben am Gleisdreieck im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren abgeschlossenen Durchführungsverträge. Ferner wurde zwischen dem Land Berlin und der Deutschen Bahn Netz AG die Durchführung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Gleisdreieck auf Kosten der Deutschen Bahn Netz AG vertraglich vereinbart. Die gesamte im Bebauungsplan festgesetzte Parkanlage wird somit durch städtebauliche Verträge bzw. Durchführungsverträge sowie mit Geldmitteln der Deutschen Bahn Netz AG gesichert und refinanziert. Die Grundstücke für diese Ausgleichsmaßnahme wurden dem Land Berlin übertragen (s. Kapitel I 4.3). Eigentümerin der als öffentliche Grünfläche festgesetzten Flächen ist deshalb, bis auf ein einzelnes Flurstück im Bereich der Gleisinselflächen (Flurstück 3428), das Land Berlin.

Das Flurstück 3428 befindet sich in privatem Eigentum. Sind im Bebauungsplan private Flächen als öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15) festgesetzt, kann die Eigentümerin gemäß § 40 Abs. 2 BauGB ab Festsetzung des Bebauungsplans die Übernahme der Flächen verlangen. Von einem Sachverständigen wurde deshalb eine Wertermittlung durchgeführt. Demnach könnten Grunderwerbskosten bis zu einer Höhe von 52.500 € anfallen.

Diese Summe wurde in die Haushaltsplanung des Landes Berlin eingestellt und ist gemäß Kapitel K 0750 unter dem Titel 82164 für den „Erwerb eines Grundstücks im Zusammenhang mit dem Städtebaulichen Rahmenvertrag für die Entwicklung des Gleisdreiecks“ in den Haushaltsjahren 2020/201 verfügbar.

Weitere Auswirkungen des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung des Landes Berlin sind nicht zu erwarten.

3 Auswirkungen auf die Verkehrssituation

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ sichert die Ausgleichsmaßnahme „Park am Gleisdreieck“ und die vorhandene Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“. Bauliche Veränderungen, die ein zusätzliches Verkehrsaufkommen induzieren könnten, sind durch die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht zu erwarten.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ hat aus diesen Gründen keine Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im bestehenden Verkehrsnetz sowie auf die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte.

4 Auswirkungen auf die Kultur und den Denkmalschutz

Die Denkmale der Denkmalliste Berlin, die sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden und für das Verständnis der städtebaulichen Planung erforderlich sind, werden nachrichtlich übernommen. Die Eigenart und das Erscheinungsbild der Denkmale werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans in keiner Weise (z.B. durch heranrückende Bebauung) beeinträchtigt. Die Denkmale erscheinen vielmehr als integraler Bestandteil einer urbanen Parklandschaft.

In der unmittelbaren Umgebung vorhandene Denkmale, wie z.B. der U-Bahnhof Gleisdreieck und die Yorckbrücken, erinnern ebenfalls an die Historie des Gleisdreiecks und verleihen der Parkanlage einen ehrwürdigen Rahmen. Der denkmalgeschützte Kopfbau des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, der vom Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB) genutzt wird, prägt den nordöstlichen Zugang zum Schwechtenpark bzw. Ostpark. Durch Festsetzung umfangreicher Grünflächen wird die Lesbarkeit dieser historischen Zeugnisse nicht beeinflusst. Auch bleiben vorhandene Blickbeziehungen zu den Denkmalen, die stadt-räumlichen gestalterischen Bezug über den Geltungsbereich hinweg haben (z.B. der Kirchturm des Baudenkmals Martin-Luther-Kirche am Dennewitzplatz) erhalten.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ hat aus diesen Gründen positive Auswirkungen auf die Kultur und den Denkmalschutz.

5 Städtebauliche Auswirkungen

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ sichert Flächen für eine Sammelausgleichsmaßnahme, die Eingriffe in Natur und Landschaft und die hohe bauliche Dichte in den angrenzenden Siedlungsbereichen durch Herstellung einer Parkanlage kompensiert. Durch Umsetzung der Maßnahme wurden zentrale Bereiche des Gleisdreiecks, die jahrzehntelang brachlagen und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich waren, wieder in das städtische Gefüge integriert. Die vielfältigen Funktionen der Parkanlage und die positiven Auswirkungen auf die Umwelt werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans gesichert. Besondere Bedeutung hat die Parkanlage für das städtische und lokale Klima sowie die wohnortnahe Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen. Insgesamt werden durch den Bebauungsplan 22,4 ha öffentliche Parkanlage festgesetzt und eine großflächige, innerstädtische Grünanlage mit Anlagen für Spiel-, Bewegungs- und Freizeitaktivitäten für die Bevölkerung gesichert. Eine Bebauung dieser Flächen ist durch den Bebauungsplan ausgeschlossen. Das bestehende Orts- und Landschaftsbild bleibt erhalten. Die Parkanlage ist Bindeglied zwischen den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Mitte und wichtiger Bestandteil eines übergeordneten Freiraumverbunds. Ein neu angelegtes Wegenetz sorgt für die räumlich-funktionale Einbindung des Areals.

Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ hat aus diesen Gründen positive städtebauliche Auswirkungen.

V Verfahren

1 Aufstellungs- und Änderungsbeschluss – VI-140

Das Bebauungsplanverfahren VI-140 wurde am 10. Januar 1994 mit dem Aufstellungsbeschluss des damaligen Bezirksamtes Kreuzberg eingeleitet. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung fand in der Zeit vom 02. Juni bis 04. Juli 1994 statt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte im Juni und Juli 1999. Im Rahmen dieser Beteiligung erhob die Deutsche Bahn AG erhebliche Einwände auf Grundlage einer Vereinbarung von 1994 zwischen dem Land Berlin und der Deutsche Bahn AG zur zukünftigen Nutzung des Gleisdreiecks, so dass das Verfahren ausgesetzt werden musste. Am 25.04.2006 hat das Bezirksamt Friedrichshain – Kreuzberg beschlossen, den Geltungsbereich und Titel des Bebauungsplans VI-140 zu ändern (Nr. II/1022/06). Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg hat am 09.05.2006 die Aufstellung des Bebauungsplans VI-140 beschlossen.

Der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans VI-140 wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im Amtsblatt für Berlin Nr. 24 vom 19.05. 2006 auf Seite 1767 bekannt gegeben.

Im BGBl. Nr. 32 vom 1.6.2017 wurde das "Gesetz zur Anpassung des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz und anderer Vorschriften an europa- u. völkerrechtliche Vorgaben" vom 29.05.2017 bekanntgemacht. Durch Artikel 6 dieses Gesetzes wurde insbesondere das Baugesetzbuch (BauGB) geändert. Aktuell gilt das BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Mai 2017 (BGBl. I S. 1298).

Gemäß Überleitungsvorschrift des § 245c BauGB können Verfahren, die förmlich vor dem 13. Mai 2017 eingeleitet worden sind, nur dann nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden, wenn die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 S. 1 vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden ist.

Da die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 S. 1 zu diesem maßgeblichen Zeitpunkt bereits im bisherigen Bebauungsplanverfahren VI-140 durchgeführt war (s. Kapitel V.3), wird dieses Bebauungsplanverfahren nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen.

2 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB – VI-140

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 wurde die Öffentlichkeit über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Entwicklung des Gebietes in Betracht kommen und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich unterrichtet. Dies erfolgte sowohl im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung in der Zeit vom 06.06. bis 30.06.2006, bei der sich die betroffenen und interessierten Bürger über Ziele und Zwecke der Planung informieren konnten und Mitarbeiter der Fachbereiche für Auskünfte zur Verfügung standen, als auch im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 23.06.2006.

Die Bürger äußerten sich zu folgenden Themen:

- Verfahren/Rahmenvertrag und Notenwechsel
- Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan u.a. Baufeld „Möckernkiez“
- Städtebauliche Einbindung/Art und Maß der Nutzung
- Abgrenzung der Untersuchungsräume
- Bedeutung des Gleisdreiecks auf das Stadtklima
- Fauna und Flora
- Lärm/Immissionen
- Eingriff/Ausgleich
- Sicherung der Durchwegung und Wegeverbindungen
- Straßen und S-Bahn S 21
- Gestaltung der Parkanlage
- Sportflächen kontra Kleingartenanlage
- Denkmalpflege und Spurensicherung

Im Ergebnis hat die Abwägung der Stellungnahmen zu keiner weiteren über das Abwägungsergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung, die parallel durchgeführt wurde, hinausgehenden Änderung geführt.

3 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB – VI-140

Nach § 4 Abs. 1 BauGB ist eine frühzeitige Behördenbeteiligung durchzuführen und die für die entsprechenden Fachbelange zuständigen Behörden sind zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufzufordern. Im Rahmen des Bebauungsplans VI-140 für das Gleisdreieck wurde die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 24.05.2006 bis zum 05.07.2006 durchgeführt. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sind bei der Fortsetzung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt worden.

4 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB – VI-140

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 07.03.2007 bis 18.04.2007.

Insgesamt sind 48 Stellungnahmen beim BA Friedrichshain-Kreuzberg eingegangen, 7 davon verspätet. Die Stellungnahme der Deutschen Bahn Service Immobilien Gesellschaft mbH ging nach der Bitte um Fristverlängerung am 15.05.2007 ein.

Von den Behörden und sonstigen Trägern hatten 14 keine Hinweise und Bedenken bzw. waren von der Planung nicht berührt.

Nur ein Teil der Stellungnahmen bezieht sich auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“. Dabei sind die vorgebrachten Hinweise und Anregungen zum Teil aufgrund geänderter Entwicklungsvorstellungen zwischenzeitlich als überholt anzusehen (z.B. hinsichtlich ungedeckter und gedeckter Sportanlage), werden aber der Vollständigkeit halber im Folgenden mit dargestellt. Relevante Stellungnahmen gingen zu folgenden Themen ein:

Planfestgestellte Flächen / Bahnanlagen

Nachrichtliche Übernahme der Bahnanlagen

Sowohl die Deutsche Bahn Services Immobiliengesellschaft mbH als auch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) fordern die vollständige Kennzeichnung der Bahnanlagen, auch der unterirdischen. Die Deutsche Bahn Services Immobiliengesellschaft mbH fordert darüber hinaus die Beschränkung der Bebauung und der Begrünung entsprechend der Präsidialverfügung des Eisenbahnbundesamt (EBA) in die Planunterlagen aufzunehmen und darzustellen. Von Seiten der BVG sind die Beschränkungen in der Stellungnahme dargestellt.

Abwägung:

Die Planzeichnung stellte bisher nur die Nullebene dar. Die Bahnanlagen wurden nachrichtlich nach den von den Trägern zur Verfügung gestellten Unterlagen übernommen. Dies sind die Ergebnisse der Prüfung der Deutschen Bahn AG zu den betriebsnotwendigen und zu den zukünftigen nicht betriebsnotwendigen Bereichen, Stand August 2006, die nun nach dem Stand Juni 2007 aktualisiert wurden und die Angaben der BVG, die in einer Anlage zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt wurde.

Zum Verständnis des Bebauungsplanes werden die verschiedenen Ebenen, welche planungsrechtlich relevant sind und aus denen sich Einschränkungen für die Planung ergeben können, in Nebenzeichnungen dargestellt.

Auf die Einhaltung von Sicherheitsstreifen, die Beschränkungen der Bebauung und Begrünung wird in der Begründung Kapitel II. 6.8 „Nachrichtliche Übernahme“ hingewiesen.

Die Anregungen führten zu Änderungen in der Planzeichnung und der Begründung.

Entwicklung von Bahnbetriebszwecken

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) stimmt dem Bebauungsplan nur unter Vorbehalt zu und macht darauf aufmerksam, dass der Plan für die Teile, die oberirdische wie unterirdische Betriebsanlagen überplanen, erst dann in Kraft treten kann, wenn der Freistellungsbescheid für die entsprechenden Bahnanlagen bestandskräftig geworden ist.

Abwägung:

Der Bebauungsplan berücksichtigt die bereits vorliegenden Ergebnisse der Prüfung der Deutschen Bahn AG zu den betriebsnotwendigen und zu den zukünftigen nicht betriebsnotwendigen Bereichen. Der Bebauungsplan wird in Teilbebauungsplänen fortgeführt. Die Voraussetzung für deren Festsetzung ist dann die Freistellung der Flächen.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

S-Bahntrasse 21

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden wurde der Umgang mit der geplanten S-Bahn S21 im Bereich des Gleisdreiecks geklärt. Es besteht von Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung VII B die Forderung, die Vorhaltefläche im Bebauungsplan darzustellen. Diese könne laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung VII B als Grünfläche zwischengenutzt werden.

Abwägung:

Die Vorbehaltsfläche für die S-Bahnlinie S21 wurde von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung VII B als Handskizze im B-Planentwurf von Januar 2007 nachgereicht. Es werden dabei keine Höhenlagen der Trasse angegeben. Im Juli 2007 wurde ein Lageplan M 1:100 mit der Trassenführung der S-Bahnlinie S21 und der Potsdamer Stammbahn von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung VII B zur Verfügung gestellt.

Die Vorhaltefläche für die Trassenführung der S-Bahnlinie S21 wird in der Planzeichnung als in Aussicht genommene S-Bahntrasse dargestellt. Die Vorhaltefläche kann laut Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abteilung VII B als Grünfläche zwischengenutzt werden.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Planzeichnung und der Begründung.

Sportflächen

Sportflächenbedarf

Von Seiten des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sportförderung wird darauf hingewiesen, dass auch der dringende Bedarf an gedeckten Sportanlagen in der Begründung (Kapitel III. 5. „Auswirkung auf die soziale Infrastruktur“) zu nennen sei. Es wird dabei auf die aktuellen Bedarfswahlen verwiesen.

Abwägung:

In dem genannten Kapitel geht es um die Auswirkung des vorliegenden Gesamtplanes, der je nach Erfordernis in Teilbebauungsplänen weitergeführt wird. Da zum jetzigen Zeitpunkt kein konkreter Entwurf für die gedeckten und ungedeckten Sportanlagen vorliegt, weist der Gesamtplan zunächst nur Sportflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 15 aus. Auf den dringenden Bedarf an gedeckten Sportanlagen ist in Kapitel II. 6.1.5 „Öffentliche Grünfläche“ hingewiesen. In Kapitel III. 5. der Begründung erfolgt ein Verweis darauf.

Die Bedarfswahlen der Sportanlagenstatistik 2004 der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport zu den gedeckten und ungedeckten Sportanlagen werden in Kapitel II. 6.1.5 für alle 3 Bezirke dargestellt.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Begründung, aber zu keiner Änderung der Planinhalte.

Ausweisung der Sportfläche

In der Planzeichnung ist die bisherige Zweckbestimmung „ungedeckte Sportflächen“ der öffentlichen Parkanlage südlich der U-Bahnlinie dargestellt. Dadurch könne nach Auffassung des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, Sportförderung der fälschliche Eindruck entstehen, dass nur die Fläche südlich der U-Bahnlinie für Sport vorgesehen sei. Es wird eine deutliche Darstellung der 4,1 ha großen Sportfläche gefordert.

Abwägung:

Zurzeit liegt kein konkreter Entwurf für die ungedeckten Sportflächen vor. In den öffentlichen Grünanlagen bedürfen Sportplätze und Spielplätze keiner gesonderten Festsetzung im Bebauungsplan. Um den angestrebten Charakter zu verdeutlichen, sind die Spiel- und Sportplätze als Zweckbestimmung aufgenommen worden. Der Bebauungsplan macht jedoch keine Aussage zur Gestaltung der öffentlichen Parkanlage und zur Abgrenzung einzelner Nutzungen. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung. Die 4,1 ha sind in der Begründung unter Kapitel II. 6.1.5 genannt und als solche auch im Städtebaulichen Vertrag Anlage 4 „Abgrenzung der Nutzungsgebiete“ dargestellt. Die Hauptzeichnung des B-Planes stellt die 0-Ebene dar, in dieser ist die öffentliche Parkanlage durchgängig und nicht durch die Bahnanlage begrenzt.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Planungsrechtliche Sicherung einer Sporthalle

Um die Verortung einer Sporthalle in der Nachbarschaft der ungedeckten Sportanlage zu sichern, hält es die Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Sport für geboten, die Zweckbestimmung in „Öffentliche Parkanlage und Sportanlagen“ zu ändern. Daraus resultiere dann eine entsprechende Änderung des Flächennutzungsplanes.

Abwägung

Zurzeit liegt weder ein konkreter Entwurf für die ungedeckten Sportflächen noch für eine gedeckte Sportfläche vor. Für eine Ausweisung von Sportanlagen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB ist eine genaue Abgrenzung erforderlich. Diese Ausweisung würde zwar auch die Zulässigkeit von baulichen Anlagen (wie Kassenhäuschen, Sanitär- und Umkleieräume, Gerätegebäude), aber nicht die Zulässigkeit einer Sporthalle beinhalten. Diese muss als Gemeinbedarfsfläche verortet werden. Die bisherigen Ausweisungen ermöglichen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB die Zulässigkeit von Sportplätzen. Aus diesem Grund wird die Zweckbestimmung künftig geändert und analog zur gesetzlichen Grundlage durch „Öffentliche Parkanlagen und Sportplätze“ bestimmt.

Der Bebauungsplanentwurf VI-140 bildet die Grundlage für weitere Bebauungspläne zur Entwicklung von Teilflächen des Gesamtareals am Gleisdreieck. Er dient vor allem der Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen des Potsdamer Platzes durch die Festsetzung öffentlicher Grünflächen sowie durch die Festlegung der zukünftigen Baufelder.

Nach Erarbeitung der konkreten Konzeption für die gedeckte Sportanlage und die ungedeckte Sportanlage ist die Sicherung der planungsrechtlichen Voraussetzung in einem Teilbebauungsplan erforderlich. Darauf wird in der Begründung in Kapitel II. 6.1.5 „Öffentliche Grünflächen und III. 5. „Auswirkung auf die soziale Infrastruktur“ hingewiesen.

In diesem Rahmen muss dann auch die entsprechende Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgen.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Planzeichnung und der Begründung.

Erschließung der Sportfläche

Von Seiten des Bezirks Tempelhof-Schöneberg wird darauf hingewiesen, dass derzeit keine gesicherte Erschließung aus dem Ortsteil Schöneberg vorliegt. Von der Kurfürstenstraße aus ist zwar über die private Grundstücksfläche der WIR Wohnungsbaugesellschaft ein Geh- und Radfahrrecht (Bebauungsplan XI-101) gesichert. Es fehlt jedoch zusätzlich ein

Fahrrecht für Pflegefahrzeuge und die möglich Kfz-Erschließung der Sportfläche. Eine Erschließung der Sportflächen für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge u. a. über das Grundstück Bülowstraße 69 wird aufgrund des Generalzugs und der räumlichen Enge von Seiten des Stadtplanungsamtes ausgeschlossen. Die Sportfläche muss künftig so erschlossen werden, dass ein möglicher Kfz-Verkehr nicht den öffentlichen Park beeinträchtigt. (Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Naturschutz und Grünflächen)

Abwägung:

Die Erschließung der Sportfläche ist über die Pohlstraße und die öffentliche Parkfläche möglich. Eine Prüfung von Erschließungsvarianten und deren Auswirkungen muss im Rahmen der Ausführungsplanung oder erforderlichenfalls im Rahmen des Teilbebauungsplanes erfolgen. Eine Erschließung über die Kurfürstenstraße und den B-Plan XI-101x kann nur über private Grundstücke und in Abstimmung mit der WIR erfolgen.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Geh- und Fahrradrechte und andere Fahrrechte

Sicherung von Radwegen

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (VII B) geht grundsätzlich davon aus, dass zur Führung geplanter Radverkehrsverbindungen entsprechend dem Berliner Fahrradroutennetz (z.B. Radfernweg Berlin - Leipzig; Fahrradnebenrouten) sowie für den örtlichen Radverkehr durch die geplanten Baufelder westlich der Flottwellstraße und durch die geplante öffentliche Parkanlage ausreichend breite, für den Radverkehr freigegebene Wege berücksichtigt werden.

Abwägung:

Die Gestaltung der Grünfläche ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, sondern der Ausführungsplanung für den Park. Die Geh- und Radfahrrechte ermöglichen es, Wege in ausreichender Breite vorzusehen.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Fahrrecht für Rettungs- und Parkpflegefahrzeuge

Die Flächen mit Geh- und Radfahrrechten sollen zusätzlich mit einem Fahrrecht für Rettungsfahrzeuge und Parkpflegefahrzeuge belastet werden (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung XOI, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Naturschutz und Grünflächen).

Abwägung:

Eine Ausweisung des Fahrrechtes für Rettungsfahrzeuge und Parkpflegefahrzeuge ist nicht erforderlich. Es besteht kein städtebauliches Regelungserfordernis. Die Festlegung ist Aufgabe der Ausführungsplanung. Die Geh- und Radfahrrechte haben eine ausreichende Breite.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Ost-Westverbindung/Generalzug

Von Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung XOI wird für den Generalzug eine Widmung nach dem Berliner Straßengesetz für erforderlich gehalten. Dies sei Voraussetzung, dass die Bahn die Brücken dulden muss.

Abwägung:

Eine Widmung des Generalzuges als Straßenverkehrsfläche ist nicht erforderlich. Es ist nicht beabsichtigt, die Planfeststellung durch den Bebauungsplan i.S. des § 20 Berliner Straßengesetz zu ersetzen. Die planfestgestellten Bahnflächen sind nach den Ergebnissen der Prüfung der Deutschen. Bahn AG zu den betriebsnotwendigen und zu den zukünftigen nicht betriebsnotwendigen Bereichen nachrichtlich übernommen. Es soll lediglich die rechtliche Voraussetzung für die Überquerung der Bahnanlagen ermöglicht werden. Die Herstellung der Parkanlage Gleisdreieck ist überwiegend eine Ausgleichsmaßnahme für die Entwicklung des Potsdamer und Leipziger Platzes. Die Gestaltung des Parks und die Herstellung einer Ost-Westverbindung, hier der des Generalzuges waren bereits Gegenstand des mehrstufigen landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbes.

Die Deutsche. Bahn hat sich in ihrer Stellungnahme nicht gegen die Geh- und Radfahrrechte, die die rechtliche Grundlage für die Brückenbauwerke schaffen, ausgesprochen.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Sicherung des erforderlichen Lichtraumprofils bei Brücken

Das Geh- und Radfahrrecht über die Brücken soll nicht nur das Lichtraumprofil der bestehenden Bahnanlagen berücksichtigen, sondern auch das erforderliche Lichtraumprofil einer elektrifizierten Stammbahn. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung IB)

Abwägung:

Die TF Nr. 5 wird geändert und das Wort „bestehende“ gestrichen - „.....unter Freihaltung des erforderlichen Lichtraumprofils der Bahnanlage zu belasten.“

Die Anregungen führten zur Änderung der Planzeichnung (textliche Festsetzung) und der Begründung

Querung der Museumsbahn

Von Seiten des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg, FB Stadtplanung wird eine Prüfung weiterer zusätzlicher Querungen der Museumsbahn angeregt.

Abwägung:

Weitere Überquerungsmöglichkeiten der Museumsbahn müssen im Zuge der Ausführungsplanung in Abstimmung mit dem Nutzungskonzept des Technikmuseums und den daraus resultierenden Sicherheitsanforderungen geprüft werden.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Zugänglichkeit des Parks von Süden

Die Zugänglichkeit des Parks von Süden im Bereich der Yorckstraße wird für dringend erforderlich gehalten. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung I E, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Naturschutz und Grünflächen und Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, Amt für Planen, Genehmigen und Denkmalschutz)

Abwägung:

Die Zugänglichkeit der Parkanlage ist langfristig über die Yorckbrücken möglich. Eine direkte Anbindung an die Yorckstraße ist temporär bis zur Realisierung der S 21 auch westlich zwischen Bahnflächen und dem Baufeld Yorckdreieck möglich. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung. Die Gestaltung der Parkanlage ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Dies wird in der Begründung Kapitel II. 6.4 „Geh- Fahr- und Leitungsrechte ergänzt.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Begründung, hatten jedoch keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Denkmalpflege

Von Seiten des Landesdenkmalamtes werden umfangreiche Hinweise zu den denkmalgeschützten Gesamtanlagen und Einzeldenkmälern sowie zu Bodendenkmälern gegeben. Es besteht die Forderung diese Bestandteile der Baudenkmale und Denkmalbereiche eng mit Baulinien zu umfahren und die Kulturgüter klar zu kennzeichnen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Yorckstraße, die Yorckbrücken und der S-Bahnhof Yorckstraße noch nicht als Baudenkmal gemäß Planzeichenverordnung mit einem „D im Quadrat“ gekennzeichnet sind.

Abwägung:

Die Begründung wurde entsprechend ergänzt und die Planzeichnung hinsichtlich der Yorckbrücken in einer Nebenzeichnung korrigiert.

Da es sich bei den Denkmälern nicht um eine Festsetzung, sondern um eine nachrichtliche Übernahme handelt, ist eine flächenhafte Kenntlichmachung bei Einzeldenkmälern nicht erforderlich (vgl. Handbuch zur verbindlichen Bauleitplanung Berlin Punkt. 9.3).

Die Gesamtanlage, von denen sich jeweils Teile im Geltungsbereich befinden ist entsprechend gekennzeichnet.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Planzeichnung (nachrichtliche Übernahme) und der Begründung, hatten jedoch keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Haushaltsplanung

Es wird darauf hingewiesen, dass die Finanzierung der Brückenbauwerke für den Generalzug zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht möglich ist, da aus dem Volumen des städtebaulichen Vertrages Potsdamer Platz/Leipziger Platz in der ersten Phase nur die 19,3 ha große Grünanlage sowie die Brücke über den Landwehrkanal finanziert werden kann. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung II A)

Bezüglich der noch nicht geklärten Kostenpunkte (Herstellung und Unterhaltung der Sportanlage/eventuelle Entschädigungsforderungen der Eigentümer aufgrund der Geh- und Radfahrrechte) wird davon ausgegangen, dass der Bebauungsplan mit den zuständigen Haushaltbereichen der betroffenen Bezirke abgestimmt ist und durch die Festsetzungen, den Abschluss von Verträgen und die Realisierung von Baumaßnahmen keine finanziellen Verpflichtungen eingegangen werden, die zu nicht geplanten Belastungen für den Haushalt Berlins führen. (Senatsverwaltung für Finanzen I D)

Abwägung:

Das Kapitel III. 8. „Auswirkung auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung“ wird ergänzt um den Hinweis, dass die Finanzierung der Brückenbauwerke für den Generalzug nicht gesichert und dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu klären ist.

Die Ausweisung von wettkampfgerechten Sportanlagen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes wurde in einer gemeinsamen Erklärung der Bezirksstadträtinnen der Bezirke Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg im Mai 2006 ausdrücklich begrüßt. Es ist beabsichtigt, die Maßnahmen in die bezirkliche Investitionsplanung, voraussichtlich ab 2013 aufzunehmen.

Die Ausweisungen des Bebauungsplanes beruhen auf den Planungen der Bezirke. Es ist zur Zeit nicht beabsichtigt, den Bebauungsplan für den gesamten Geltungsbereich festzusetzen. Es werden Teilbebauungspläne für die einzelnen Baufelder und bei Erfordernis auch für die Sportflächen weitergeführt. Die Festsetzung kann erst mit Bereitstellung der finanziellen Mittel erfolgen.

Entschädigungsforderungen aufgrund von Geh- und Radfahrrechten sind nicht zu erwarten, da die rechtliche Voraussetzung für die Verbindung der westlichen und östlichen Parkanlage geschaffen wird und die Brücken so gestaltet sein müssen, dass die Bahnnutzung nicht eingeschränkt wird. Das Gemeinbedarfsgrundstück befindet sich im Eigentum des Landes Berlin. Das Leitungsrecht im Sondergebiet stellt lediglich eine Bestandssicherung dar. Bei Erfordernis von Geh- Fahr- und Leitungsrechten durch die Baufelder werden gemäß Städtebaulichem Rahmenvertrag § 6 „Erschließung der Baufelder und des Parks“ Regelungen

hierzu in den jeweiligen städtebaulichen Verträgen getroffen. Die Begründung Kapitel III. 8. „Auswirkung auf den Haushaltsplan...“ wird ergänzt.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Begründung, hatten jedoch keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Ergebnis der Abwägung

Im Ergebnis der Abwägung sind neben redaktionellen Änderungen/Ergänzungen der Planunterlagen auch Änderungen und Ergänzungen der Begründung und der Planzeichnung erfolgt. Die Auswertung und Abwägung der Ergebnisse wurde am 11.12.2007 durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sind bei der Fortsetzung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt worden.

5 Teilungsbeschluss

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes VI-140 und die Weiterführung des Teilbebauungsplans VI-140a für den „Park am Gleisdreieck“ beschlossen. Der Beschluss zur Teilung wurde gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im Amtsblatt für Berlin Nr. 46 vom 12.11.2010 auf Seite 1857 bekannt gegeben.

6 Mitteilung der Planungsabsicht – VI-140a

Mit Schreiben vom 01.12.2015 wurden die zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) gemäß § 5 AGBauGB über die Absicht informiert, den Bebauungsplan VI-140a fortzuführen.

Es wurden keine Bedenken oder Widersprüche zu den Zielen der Raumordnung gemäß den Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms (LEPro) 2007 und des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B) sowie zu den dringenden Gesamtinteressen Berlins geäußert.

Der Bebauungsplan berührt gemäß § 7 Abs. 1 AGBauGB dringende Gesamtinteressen Berlins. Dies sind überbezirkliche Verkehrsplanungen (Bahnanlagen des Fern- und Regionalverkehrs und Anlagen der S- und U-Bahn sowie die übergeordneten Straßen Schöneberger Ufer und Tempelhofer Ufer und die örtliche Straßenverbindung/Ergänzungsstraße Möckernstraße) sowie überbezirkliche naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen.

Die berührten dringenden Gesamtinteressen Berlins wurden im Bebauungsplan berücksichtigt.

7 Beschluss über Fortführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140a

Am 03.05.2016 hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg die Fortführung des Bebauungsplanverfahrens VI-140a, die Änderung des Geltungsbereichs sowie die Änderung des Titels beschlossen. Der Beschluss wurde am 22.06.2016 von der BVV Friedrichshain-Kreuzberg zur Kenntnis genommen und im Amtsblatt vom 02.08.2019 (ABl. Nr. 32, S. 4776) bekannt gemacht.

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin hat in seiner Sitzung am 21.08.2018 die Änderung des Geltungsbereichs beschlossen. Im Ergebnis obliegt die Bearbeitung des Bebauungsplanverfahrens VI-140a nur noch dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Dies wurde im Amtsblatt Nr. 36 vom 07.09.2018 auf Seite 4972 bekannt gemacht.

8 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB – VI-140a

Von der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann gemäß § 3 Abs. 1 S. 2 BauGB abgesehen werden, wenn die Unterrichtung und Erörterung bereits zuvor auf anderer Grundlage erfolgt sind.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 wurde die Öffentlichkeit bereits über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen,

die für die Entwicklung des Gebietes in Betracht kommen und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich unterrichtet (siehe Kapitel V.2).

9 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB – VI-140a

Nach § 4 Abs. 1 BauGB ist eine frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen und die für die entsprechenden Fachbelange zuständigen Behörden sind zur Äußerung im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufzufordern. Im Rahmen des Bebauungsplanes VI-140 für das gesamte Gleisdreieck wurde die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB in der Zeit vom 24.05.2006 bis zum 05.07.2006 durchgeführt (siehe Kapitel V.3). Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 07.03.2007 bis 18.04.2007 (siehe Kapitel V.4). Das Abwägungsergebnis wurde am 11.12.2007 beschlossen.

Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren sind bei der Fortsetzung des Bebauungsplanes VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt worden.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140a „Park am Gleisdreieck“ wird davon ausgegangen, dass die oben genannten Beteiligungsverfahren den Anforderungen des § 4 Abs. 1 BauGB entsprechen und alle erforderlichen Informationen zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens der Umweltprüfung diesen Verfahren entnommen werden können. Eine erneute Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens erfolgt deshalb nicht.

10 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB – VI-140a

Mit Schreiben vom 10.04.2018 wurden 56 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 23.05.2018 gebeten. Die Bebauungsplanunterlagen einschließlich der schalltechnischen Untersuchung wurden zum Download bereitgestellt.

2 Behörden baten um Fristverlängerung. Diese wurde bis einschließlich 01.06.2018 bzw. 19.06.2018 gewährt.

Bis zum Ende des Beteiligungszeitraums und der gewährten Fristverlängerungen gingen 28 Schreiben von Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, ein. 12 Stellungnahmen wurden verspätet eingereicht.

In 31 Stellungnahmen wurden keine Bedenken geäußert bzw. nur Hinweise gegeben, die für den Planinhalt nicht von Belang sind. In 9 Stellungnahmen wurden planungsrelevante Hinweise, Anregungen und/oder Bedenken zur weiteren Planung getätigt, die eine Abwägung erforderten.

Abwägungsrelevante Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurden zu folgenden Themen vorgebracht und wie folgt abgewogen:

Sicherung des technologischen Streifens beidseitig der U-Bahnlinien U1 und U2

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)/Abt. Bautechnische Anlagen U-Bahn fordern in ihrer Stellungnahme, die technologischen Streifen beidseitig der U-Bahnlinien U1 und U2 in die Darstellungen der U-Bahnanlagen zu übernehmen. Dieser sei gemäß Feststellungsbescheid der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 27.08.2003 den betriebsnotwendigen Flächen zuzurechnen. Darüber hinaus wird darum gebeten, die Tiefe der technologischen Streifen auf jeweils 4 m zu erweitern, um künftig auch größere Instandhaltungsmaßnahmen durchführen zu können.

Abwägung

Bei den technologischen Streifen beidseitig der U-Bahnbauwerke handelt es sich nicht um planfestgestellte Anlagen. Eine nachrichtliche Übernahme in den Bebauungsplan VI-140a als Bahnanlage erfolgt deshalb nicht.

Die Zugänglichkeit der technologischen Streifen durch die BVG (z.B. zur Instandsetzung der U-Bahnviadukte oder zu deren ggf. erforderlichen Abriss und Neubau) ist bereits aufgrund des Gesetzes über die Bahneinheiten (Gesetz vom 19. August 1895 i.d.F. vom 8. Ju-

li 1902) in Verbindung mit der Feststellung dieser Flächen als Bahneinheit sichergestellt. Zusätzliche Festsetzungen im Bebauungsplan sind deshalb nicht erforderlich.

Dieser Sachverhalt wird in Kapitel A III 3.8.2.2 der Begründung ergänzt.

Die Anregungen führten zu einer redaktionellen Ergänzung der Begründung, aber zu keiner Änderung der Planinhalte.

Niederschlagswasserbewirtschaftung

Von Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz II D (SenUVK IID) wird festgestellt, dass eine Beurteilung über die gesicherte Entwässerung des Plangebiets nicht möglich sei. In diesem Zusammenhang wird die Erstellung eines Entwässerungskonzepts für das Regenwasser unter Berücksichtigung der Einleitbegrenzungen gefordert. SenUVK II D und auch die Berliner Wasserbetriebe (BWB) weisen darauf hin, dass Niederschlagswasser vorzugsweise vor Ort zu bewirtschaften ist. Dabei sollten Maßnahmen, die eine Annäherung an den natürlichen Wasserhaushalt erzielen (Maßnahmen zur Versickerung und Verdunstung des Regenwassers), vorzugsweise zur Anwendung kommen. Nur wenn eine vollständige Bewirtschaftung im Plangebiet nicht möglich sei, dürfe unter Einhaltung der festgelegten maximalen Abwasserspende in die Kanalisation eingeleitet werden. Die Berliner Wasserbetriebe empfehlen, ausreichend große Flächen für die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung unter Einbeziehung eines Fachplaners zu verorten und festzusetzen.

Abwägung

Im Zuge der Parkplanung wurde ein Entwässerungskonzept erstellt, dass die vollständige Versickerung des in der öffentlichen Parkanlage anfallenden Niederschlagswasser vor Ort vorsieht. Dies wurde im Zuge der Parkherstellung unter Beachtung der maßgeblichen Regelwerke umgesetzt. Die Entwässerung des Niederschlagswassers ist somit durch Versickerung vor Ort gesichert. Dies wird in Kapitel I 2.6.2 der Begründung ergänzt.

Die planungsrechtliche Sicherung der Flächen, auf denen versickert wird, ist nicht erforderlich, da diese als Grünfläche mit der besonderen Zweckbestimmung „öffentliche Parkanlage“ festgesetzt werden. Eine weitergehende Versiegelung, die das Ziel der Niederschlagswasserversickerung konterkarieren würde, ist somit nicht zulässig. Zudem gilt das Versickerungsgebot gemäß § 36a Berliner Wassergesetz (BWG).

Bei den planfestgestellten/eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen, die für Betriebszwecke genutzt werden, ist ebenfalls davon auszugehen, dass die Niederschlagswasserentwässerung gesichert ist. Bei neuen Vorhaben im Bereich der planfestgestellten/eisenbahnrechtlich gewidmeten Flächen (z.B. die geplante S-Bahnlinie S21) ist die Entwässerung des Niederschlagswassers bzw. Erarbeitung eines Entwässerungskonzepts Gegenstand des jeweiligen Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens.

Die Anregungen führten zu einer redaktionellen Ergänzung der Begründung, aber zu keiner Änderung der Planinhalte.

Erschließung der öffentlichen Parkanlage

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz III C führt aus, dass die südliche Erschließung des Westparks derzeit von der Yorckstraße aus entlang des Baumarktes über die gewidmeten Bahnflächen in den Westpark erfolge und verweist darauf, dass auch zukünftig – wenn die Bahnanlagen für die geplante S-Bahnlinie S21 und die geplante Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn in Anspruch genommen worden sind – der Westpark an die südlichen Wohngebiete angeschlossen sein solle. Es wird deshalb gefordert, analog zur textlichen Festsetzung Nr. 2 für die „Museumsbahn“ eine textliche Festsetzung Nr. 5 mit dem Unterpunkt „Herstellung von Wegeverbindungen zur Vernetzung von Freiräumen“ für die westliche Fläche „Bahnanlage“ aufzunehmen. Dies entspräche gesamtstädtischen Entwicklungszielen bzw. den Grundsätzen der Bauleitplanung und würde auch künftig einen Zugang zum übergeordneten Freiraumsystem von den südlichen Wohngebieten in den Westpark ermöglichen, aber auch eine Verknüpfung zwischen den südlich und westlich angrenzenden Quartieren sowie zu den beiden Parkteilen schaffen.

Abwägung

In der Anlage zur Stellungnahme sind symbolhaft Wegeverbindungen von der Yorckstraße über die Gleisinseln in den nördlichen Westpark bzw. zur Kleingartenanlage dargestellt.

Die Herstellung von Wegeverbindungen, die die westliche Parkanlage mit den Wohngebieten südlich der Yorckstraße verknüpft, ist für die verbesserte Erreichbarkeit der dort wohnenden/arbeitenden Menschen ein wichtiges städtebauliches Ziel. Die vorgeschlagenen Wegeverbindungen queren planfestgestellte bzw. eisenbahnrechtlich gewidmete Bahnanlagen, die z.T. für die geplante S-Bahnverbindung S21 und die Potsdamer Stammbahn vorgehalten wurden. Eine textliche Festsetzung analog zur textlichen Festsetzung Nr. 2 ist für die angedachten Wege auf diesen planfestgestellten Flächen allerdings aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen nicht anwendbar: Die Maßnahme „Herstellung von Wegeverbindungen zur Vernetzung von Freiräumen“ auf den Flächen der Museumsbahn ist – wie in Kapitel A III 3.2 der Begründung dargelegt – Teil der Sammelausgleichsmaßnahme im Gleisdreieck und wird durch die textliche Festsetzung Nr. 2 planungsrechtlich gesichert. Anders verhält es sich mit den Bahnanlagen im Bereich der Gleisinseln, die für die S21 und die Potsdamer Stammbahn vorgehalten wurden und die nicht Teil der Sammelausgleichsmaßnahme sind. Zur Sicherung von Wegebeziehungen kommt für diese Flächen nur die Festsetzung von mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belastenden Flächen in Betracht. Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung ist jedoch nur möglich, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die geplanten Bahnanlagen entstehen. Dies ist insbesondere mit der Deutsche Bahn AG abzustimmen. Erst im Zuge der jeweiligen Planfeststellungsverfahren können die angedachten Wegeverbindungen in ihrem genauen Verlauf und insbesondere auch hinsichtlich der Trassenquerung (Über- oder Unterquerung) konkretisiert werden. Aus diesen Gründen soll die Sicherung von Wegeverbindungen außerhalb des Bebauungsplanverfahrens erfolgen. Diese Vorgehensweise wurde von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IIIC mit Schreiben vom 08.06.2018 bestätigt.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Maßnahmen zum Ausgleich auf den Flächen der Museumsbahn

Änderung der textlichen Festsetzung Nr. 2

Die Landeseisenbahnbehörde Berlin bittet, Begrifflichkeiten in der textlichen Festsetzung Nr. 2 zu ändern und z.B. den „Einbau von Holzbohlen“ durch „Verwendung von Holzschwellen“ zu ersetzen.

Abwägung

Die textliche Festsetzung Nr. 2 wird entsprechend der in der Stellungnahme vorgeschlagenen Begrifflichkeiten geändert. Die Änderungen haben keine Auswirkung auf den Bebauungsplaninhalt.

Die Anregungen führten zu einer redaktionellen Änderung der textlichen Festsetzungen, aber zu keiner Änderung der Planinhalte.

Aufhebung der textlichen Festsetzung Nr. 2

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, V OI (SenUVK V OI) fordert die textliche Festsetzung Nr. 2 aufzuheben und die darin genannten Maßnahmen nur als Empfehlung für die Bahnstrecke mit Ausnahme der Brücke zu formulieren. Eine Festsetzung für die Gleiszufahrtsbrücke einschließlich des 5 m tiefen Wartungs- und Sicherheitsstreifens sei seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI nicht zustimmungsfähig, da die festgesetzten Maßnahmen zum Ausgleich den technischen Vorschriften für den Brücken- und Ingenieurbau entgegenstünden und sich ein unzulässiger Konflikt ergäbe.

Abwägung

Die Museumsbahn ist Teil der Sammelausgleichsmaßnahme im „Park am Gleisdreieck“. Bereits im Zuge der Parkplanung fanden Abstimmungen mit der für die Museumsbahn zuständigen Senatsverwaltung (jetzt Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

IVE) statt, um die Bahntrasse in die Parkanlage zu integrieren. Die Trasse der Museumsbahn wurde bereits derart angelegt wie es die textliche Festsetzung Nr. 2 vorsieht, d.h. die festgesetzten Maßnahmen wie die Verwendung von Holzschwellen oder die Herstellung von Bahnübergängen wurden bereits umgesetzt.

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens VI-140a „Park am Gleisdreieck“ hat die für die Museumsbahn zuständige SenUVK IV E der textlichen Festsetzung Nr. 2 zugestimmt. Auch wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung keine Bedenken gegen die festgesetzte Ausgleichsmaßnahme geäußert (siehe Stellungnahme lfd. Nr. 38).

Es besteht somit keine Veranlassung, die textliche Festsetzung aufzuheben. Deren Anwendungsbereich wird jedoch um die Flächen der mit ihrem nördlichen Ende im Geltungsbereich gelegenen Gleiszufahrtsbrücke und des Wartungs- und Sicherheitsstreifens reduziert, um einem Konflikt zwischen Bebauungsplan und den geltenden technischen Vorschriften für den Brücken- und Ingenieurbau zu vermeiden. Dies erfolgt durch Änderung der Planzeichnung: Zum einen wird die betroffene Fläche nicht mehr als Museumsbahn bezeichnet, sondern als Gleiszufahrtsbrücke kenntlich gemacht, so dass die textliche Festsetzung Nr. 2 keine Anwendung findet. Zum anderen wird die Gleiszufahrtsbrücke nicht mehr innerhalb der Fläche für Zuordnungen gemäß § 9 Abs. 1a BauGB liegen. In diesem Zusammenhang ist auch die Flächenbilanz zu ändern.

Die Anregungen führten zu einer Änderung der Planzeichnung und der Begründung.

Ausgleichsmaßnahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140faVE „Yorckdreieck“

Das Stadtentwicklungsamt des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg führt aus, dass der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ für den Baumarkt im Yorckdreieck bezirksübergreifend aufgestellt wird. Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 189.000 € seien im Geltungsbereich des Bebauungsplanes VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umzusetzen. Das Stadtentwicklungsamt weist darauf hin, dass im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Rechtsprüfung zum Bebauungsplan VI-140faVE „Yorckdreieck“ bemängelt wurde, dass mehr Gelder für Eingriffs-/Ausgleichsmaßnahmen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umgesetzt werden sollten, als flächenmäßig möglich sei. Als Plangeber fordert das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg deshalb darzulegen, wie und wo die gemäß dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140faVE „Yorckdreieck“ erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 189.000 € (gemäß § 9 des Durchführungsvertrages vom 7. März 2013), im Plangebiet VI-140a „Park am Gleisdreieck“ umgesetzt werden sollen bzw. bereits wurden. Ein Ausgleich in nachrichtlich übernommenem Bahngelände könne nicht als Ausgleich akzeptiert werden. Der Hinweis unter A II 2.4 sei zu allgemein gehalten.

Abwägung

Der Bebauungsplan VI-140fa VE „Yorckdreieck“ ermöglichte eine Neuversiegelung von 5.732 m². Diese Versiegelung ist auszugleichen, da sie zu erheblichen Beeinträchtigungen von Boden, Pflanzen und Tieren sowie von Klima/Luft führt.

Im Geltungsbereich VI-140fa VE „Yorckdreieck“ wurden Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen in Natur und Landschaft festgesetzt. Es handelte sich um eine extensive Begrünung des Dachs des Baukörpers (4.020 m²). Diese Flächen wurden zu 50 % auf die ausgleichspflichtige Versiegelung angerechnet, da sie naturhaushaltswirksame Flächen darstellen. Insbesondere für das Schutzgut Klima/Luft, Wasser und Pflanzen und Tiere können so Eingriffe gemindert werden. Abzüglich der Minderungsmaßnahmen ergibt sich eine ausgleichspflichtige Versiegelung für den Bebauungsplan VI-140faVE „Yorckdreieck“ von 3.722 m².

In der Begründung zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ ist kein monetärer Nachweis, sondern ein flächenmäßiger Nachweis erbracht. Dieser belegt, dass keine Doppelbelegung von Flächen zum Ausgleich erfolgt. Dabei wurden die als Bahnflächen gewidmeten Flächen (mit Ausnahme der Museumsbahn, für die der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ Maßnahmen zum Ausgleich festsetzt) nicht betrachtet, da diese nicht als Ausgleichsfläche festgesetzt werden.

Die Anregungen führten zu keinen Änderungen und hatten keine Auswirkungen auf Planinhalte.

Übernahmeverlangen für ein als öffentliche Parkanlage festgesetztes Privatflurstück

Der Finanzservice des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg weist darauf hin, dass es durch das als öffentliche Parkanlage festgesetzte und in privatem Eigentum befindliche Flurstück 3428 (im Norden des Baufelds Yorckdreieck) zu Folgekosten kommen könnte.

Abwägung

Das Flurstück 3428 (ehemals Teil des Flurstücks 3271) – im Norden des so genannten Yorckdreiecks – dient als südlicher Zugang zum Westpark bzw. zur Kleingartenanlage „Potsdamer Güterbahnhof“ und ist als öffentliche Grün- und Erholungsanlage mit der Zweckbestimmung „naturnahe Freifläche mit Spiel- und Bewegungsflächen“ gewidmet (Amtsblatt Nr. 58 v. 30.12.2009, S. 2867). Auch nach Realisierung der Bahnlinie S21 soll die fußläufige Er-schließung des Westparks und der Kleingartenanlage über dieses Flurstück führen. Aus diesen Gründen wird der Teil des Flurstücks 3428, der nicht eisenbahnrechtlich gewidmet ist und als Bahnanlage nachrichtlich übernommen wird, als öffentliche Parkanlage festgesetzt.

Das Flurstück 3428 befindet sich in privatem Eigentum. Sind im Bebauungsplan private Flächen als öffentliche Grünfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 15) festgesetzt, kann die Eigentümerin gemäß § 40 Abs. 2 BauGB ab Festsetzung des Bebauungsplans die Übernahme der Flächen verlangen.

Das Flurstück ist nicht Gegenstand der Ziffer 7.6 des städtebaulichen Rahmenvertrages aus dem Jahr 2005, wonach Berlin verpflichtet ist, das Eigentum an den Flächen in den Gleisinseln unentgeltlich zu übernehmen, sofern diese nicht durch Planfeststellungsbeschluss der Bahn eigentumsrechtlich zugewiesen werden.

Aus diesem Grund ist das Flurstück 3428 auf Verlangen der Eigentümerin vom Land Berlin zu erwerben. Im oben genannten Rahmenvertrag wird es dem Baufeld Yorckdreieck zugeordnet und als § 34er-Gebiet (innerhalb eines in Zusammenhang bebauten Orts-teils) eingestuft. Es hat eine Größe von 874 m². Nur eine Teilfläche mit einer Größe von ca. 525 m² wird als öffentliche Grünfläche festgesetzt, der übrige Teil ist, wie oben dargelegt, eisenbahnrechtlich gewidmet. Die Kosten für diese Einzelparzelle wurden von einem Sachverständigen auf 30-100 €/m² geschätzt.

Bezogen auf den als öffentliche Parkanlage festgesetzten Flurstücksteil könnten hier Kosten in Höhe von 52.500 m² entstehen. Selbst wenn das Flurstück aufgrund der tatsächlich vorhandenen städtebaulichen Situation als Außenbereich gemäß § 35 BauGB eingestuft würde, führe dies nach Sachverständigeneinschätzung zu keinem anderen Ergebnis bei der Wertermittlung. Maßgeblich ist, dass es sich bei dem Flurstück durch die oben genannte Widmung um eine öffentliche Grün- und Erholungsanlage mit der Zweckbestimmung „naturnahe Freifläche mit Spiel- und Bewegungsflächen“ handelt.

Die möglichen Grunderwerbskosten in einer Höhe von 52.500 € sind in die Haushaltsplanung einzustellen. Dieser Sachverhalt wird in Kapitel A III 3.1.1.1 und IV 2 der Begründung ergänzt.

Im Übrigen ist das Flurstück 3428 nicht Bestandteil der Sammelausgleichsmaßnahme zur Herstellung der Parkanlage, so dass für dieses auch keine Zuordnungsfestsetzung gemäß § 9 Abs. 1a BauGB erfolgt.

Die Anregungen führten zu einer redaktionellen Änderung und Ergänzung der Begründung, aber zu keiner Änderung der Planinhalte.

Geräuschimmissionen außerhalb des Plangebiets durch die Nutzung von Freizeitanlagen im Plangebiet

Das Umwelt und Naturschutzamt des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg stellt fest, dass die Schalltechnischen Untersuchung zu den Emissionen / Immissionen der Spielplätze und Freizeitanlagen keine Angaben enthält. Es weist darauf hin, dass sich im Westpark großflächige Freizeitanlagen mit einer Vielzahl an frei zugänglichen Nutzungsmöglichkeiten

befinden und in unmittelbarer Nähe schützenswerte Nutzungen (Wohnen, Hotel) vorhanden sind bzw. geplant seien. Die Freizeitanlagen würden nicht nur durch Kinder (deren Geräusche grundsätzlich sozialadäquat und damit hinzunehmen sind), sondern auch durch Jugendliche und Erwachsene genutzt.

Aus diesem Grund käme es zu Geräuscheinwirkungen der Freizeitanlagen im Westpark auf die angrenzenden Immissionsorte. Anders als in den Bebauungsplanunterlagen dargelegt würde es tagsüber in den Ruhezeiten und nachts zu erheblichen Belästigungen kommen. In Folge könne den Aussagen in der Begründung, wonach der Freizeitlärm mit den neuen Wohnquartieren im Bereich des Westparks vereinbar ist, nicht zugestimmt werden.

Diese Einschätzung wird auf die rechnerische Beurteilung der Freizeitanlagen durch die Fa. Wölfel im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140g VE gestützt. Diese könne als Orientierung dienen.

Zudem sei in der Begründung angeführt, dass bei der Standortwahl und Errichtung der Freizeitanlagen die Einhaltung der Immissionswerte nach der Freizeitlärm-Richtlinie außerhalb der Ruhezeiten angestrebt werden soll. Hierzu sei festzuhalten, dass die Anlagen bereits errichtet sind, ohne dass hier bei der Standortwahl und der Auswahl der einzelnen Anlagen eine Prüfung der Einhaltung der Werte bekannt ist. Eine Beteiligung des Umwelt und Naturschutzamtes ist bei der Planung der Freizeitanlagen nicht erfolgt.

Als Beleg für die bestehende Konfliktlage verweist das Umwelt- und Naturschutzamt auf eine Beschwerde der Anwohnerschaft der Flottwellstraße 19-23 (über 40 Unterzeichner). Beispielhaft werden nächtliche Geräuschbeeinträchtigungen durch Nutzung der Basketballkörbe, Springen mit den Skateboards auf der Skaterfläche – beide Einrichtungen befinden sich nahe von Wohnungen – beklagt.

Dieser Konflikt sei im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140a „Park am Gleisdreieck“ einer Lösung zuzuführen. In Frage kämen kontrollierte Nutzungsbeschränkungen der Anlagen.

Aufgrund unmittelbar an dem Plangebiet angrenzenden schützenswerten Nutzungen werden ferner zum Teil erhebliche Beeinträchtigungen durch Geräusche der Parknutzer erwartet. Dies insbesondere durch Partys mit/ohne Musik. Entsprechende Beeinträchtigungen werden auch in o.a. Beschwerde beklagt.

Das Gesetz zum Schutz der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen (GrünAnlG) greife aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzamtes zudem – entgegen den Angaben in der Begründung – nicht zum Schutz der außerhalb des Parks befindlichen Immissionsorte. Das GrünAnlG ziele lediglich auf unzumutbare Störungen anderer Besucher der öffentlichen Grün- und Erholungsanlage ab.

Abwägung

Gegenstand der schalltechnischen Untersuchung ist die Ermittlung von Verkehrslärmimmissionen innerhalb des Bebauungsplangebietes. Die Vereinbarkeit der heranrückenden Wohnbebauung mit den im Bestand vorhandenen Freizeitanlagen wurde bereits im Rahmen der vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren VI-140g VE und VI-140 h VE „Flottwellstraße Mitte“ gutachterlich bestätigt. Insofern ist kein erneuter Untersuchungsbedarf gegeben.

In beiden Verfahren wurde nach Abstimmung mit der Obersten Immissionsschutzbehörde (SenStadtUm, Abt. IX C 34) festgestellt, dass bei bestimmungsgemäßer Nutzung der Freizeitanlagen im Westpark tagsüber von einer Einhaltung des entsprechenden Immissionsrichtwertes auszugehen ist. Die vorhandenen Freizeitanlagen wurden bei sachgemäßer Nutzung nicht als „laut“ und eine mögliche nächtliche Nutzung wurde als absolute Ausnahme eingestuft.

Weiterhin wird ausgeführt, dass für die Freizeitanlagen die Bestimmungen des Grünanlagengesetzes (GrünAnlG) gelten. Danach ist die Bezirksverwaltung in der Lage, nächtliche Nutzungen, die gegen das GrünAnlG verstoßen, zu untersagen und gegen verhaltensbedingte Geräuscheinwirkungen aus der Parkanlage ordnungsrechtlich vorzugehen.

Die Aussagen in der Stellungnahme beziehen sich auf Berechnungsergebnisse in der ursprünglichen Fassung des Berichts L0298/002-2 vom 24.09.2013 der Fa. Wölfel, der zur Beurteilung des Freizeitlärms für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140g VE erstellt wurde. Dieser Teil des Gutachtens wurde jedoch nach Abstimmung mit der Obersten

Immissionsschutzbehörde durch die ergänzende Stellungnahme vom 09.09.2014 vollständig ersetzt und ist aus diesem Grund nicht als Beurteilungsgrundlage heranzuziehen.

Der in der Stellungnahme erwähnte Konflikt zwischen der Bewohnerschaft der an den Park herangerückten Wohnbebauung und den vorhandenen Freizeitanlagen im Westpark soll während der Ruhe- und Nachtzeiten auftreten. Eine Bewältigung dieses vermeintlichen Konflikts ist aus folgenden Gründen nicht im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ möglich:

- Die im Westpark vorhandenen Freizeitanlagen genießen Bestandsschutz. Festsetzungen zur Lärminderung kämen jedoch nur bei der Errichtung neuer Freizeitanlagen oder bei Änderung einer vorhandenen Freizeitanlage zum Tragen. Unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind gemäß Ziffer 2 der Freizeitlärm-Richtlinie auf ein Mindestmaß zu beschränken. Die Beachtung dieser Pflicht kann durch Anordnungen gemäß § 24 BImSchG und § 12 LImSchG durchgesetzt werden. Für die vorhandenen Freizeitanlagen kommen insbesondere zeitliche Beschränkungen in Betracht. Deren Einhaltung ist durch regelmäßige Kontrolle sicherzustellen. Im Bebauungsplan können zeitliche Beschränkungen aufgrund fehlender Rechtsgrundlage nicht festgesetzt werden.
- Durch menschliches Verhalten hervorgerufene Geräuschereignisse (z.B. Partys, Musikspielen) sind nicht dem Anlagenbetrieb zuzurechnen, sondern sind als verhaltensbedingter Lärm zu beurteilen. Verhaltensbezogene Maßnahmen können aufgrund fehlender Rechtsgrundlage nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden. Verhaltensbedingten Störungen und Beeinträchtigungen durch Parkbesucher ist nur auf ordnungsrechtlichem Wege zu begegnen. Für den Schutz der angrenzenden Wohnbebauung sind die Regelungen der §§ 3, 4 und 5 des Landes-Immissionsschutzgesetzes maßgeblich. Diese haben den Schutz der Nachtruhe, den Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe sowie den Schutz vor erheblichen Störungen durch Tonwiedergabegeräte und Musikinstrumente zum Gegenstand.

Die Aussagen in der Begründung beziehen sich auf die Neuplanung von Freizeitanlagen und stellen klar, dass durch die Standortwahl und die Herstellung von neuen Freizeitanlagen entsprechend dem Stand der Technik sichergestellt werden kann, dass die in der Freizeitlärm-Richtlinie verankerten Immissionsgrenzwerte in den benachbarten Wohngebieten eingehalten werden. Neue Freizeitanlagen sind derzeit allerdings nicht in Planung.

Der Westpark mit seinen vielfältigen Freizeitangeboten wurde im Frühjahr 2013 fertiggestellt. Die Errichtung des Wohngebäudes Flottwellstraße 19-23 erfolgte zu einem späteren Zeitpunkt. Es ist davon auszugehen, dass die Bewohnerschaft ihre Wohnungen in Kenntnis der vorhandenen intensiv genutzten Parkanlage bezogen hat.

Ob und in welcher Höhe die Immissionsgrenzwerte der Freizeitlärm-Richtlinie für Wohngebiete tatsächlich durch die Nutzung der vorhandenen Freizeitanlagen überschritten werden, ist durch die zuständige Behörde zu prüfen. Wie bereits dargelegt, sind nachträgliche Anordnungen, z.B. zeitliche Nutzungsbeschränkungen, möglich. Gemäß § 6 Abs. 4 GrünAnlG kann die Bezirksverwaltung zudem „für Anlagen oder Anlagenteile [...] die Benutzung durch Gebote oder Verbote regeln“.

Durch menschliches Verhalten hervorgerufene Geräuschereignisse (z.B. Partys, Musikspielen) sind, wie oben dargelegt, nicht dem Anlagenbetrieb zuzurechnen, sondern sind als verhaltensbedingter Lärm zu beurteilen. Verhaltensbedingten Störungen und Beeinträchtigungen durch Parkbesucher ist nur auf ordnungsrechtlichem Wege zu begegnen. Richtig ist, dass das GrünAnlG nicht die Anwohner, sondern lediglich andere Parkbenutzer vor unzumutbaren verhaltensbezogenen Beeinträchtigungen schützt. Für den Schutz der angrenzenden Wohnbebauung sind die Regelungen der §§ 3, 4 und 5 des Landes-Immissionsschutzgesetzes maßgeblich. Diese regeln den Schutz der Nachtruhe, den Schutz der Sonn- und Feiertagsruhe sowie den Schutz vor erheblichen Störungen durch Tonwiedergabegeräte und Musikinstrumenten. Dies wird in der Begründung ergänzt.

Die Anregungen führten zu einer redaktionellen Ergänzung der Begründung, aber zu keiner Änderung der Planinhalte.

Ergebnis der Abwägung

Im Ergebnis der Abwägung sind neben redaktionellen Änderungen/Ergänzungen der Planunterlagen auch Änderungen und Ergänzungen der Begründung, der textlichen Festsetzungen, der Planzeichnung und der Plangrundlage erfolgt.

Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens werden bei der Fortsetzung des Bebauungsplans VI-140a „Park am Gleisdreieck“ berücksichtigt.

Zeitgleich zur Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V., die Träger privater Belange ist, durch die Untere Naturschutzbehörde die Bebauungsplanunterlagen mit der Bitte um Stellungnahme zugesandt. Diese hat mit Schreiben vom 14. Juni 2018 Stellung genommen. Darin wird in vollem Umfang Bezug genommen auf die Stellungnahme vom 30.6.2006 zum B-Plan VI-140. Im Ergebnis der Abwägung sind keine Ergänzungen/Änderungen in den Bebauungsplanunterlagen erforderlich.

In Vorbereitung der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde eine vorgezogene Prüfung der Bebauungsplanunterlagen bei der für die Fachaufsicht über Bebauungspläne zuständigen Senatsverwaltung (SenStadtWohn IIC) beantragt. Im Ergebnis der vorgezogenen Rechtsprüfung wurde neben redaktionellen Änderungen und Ergänzungen der Begründung und der Planzeichnung die räumliche Abgrenzung der festgesetzten Flächen für Zuordnungen gemäß § 9 Abs.1a BauGB geändert.

11 Beschluss zur Änderung des Titels

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat in seiner Sitzung am 07.05.2019 die Änderung des Titels des Bebauungsplanes VI-140a „Park am Gleisdreieck“ beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt von Berlin vom 02.08.2019 (ABl. Nr. 32, S. 4776) bekannt gemacht.

12 Erneute Beteiligung ausgewählter Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB

Mit Schreiben vom 09.08.2019 wurden 13 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt. Da die im Ergebnis der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB vorgenommene Änderung und Ergänzung des Bebauungsplanentwurfs nicht die Grundzüge der Planung berührt hat, konnte die Einholung der Stellungnahmen auf die von der Änderung oder Ergänzung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt werden (§ 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB). Es wurde eine Beteiligungsfrist von 6 Wochen gewährt.

Bis zum Ende des Beteiligungszeitraums gingen fünf Stellungnahmen ein. Eine Stellungnahme ging verspätet ein, wurde in der Abwägung jedoch berücksichtigt. In den Stellungnahmen wurden Hinweise oder Bedenken geäußert, die entweder nicht abwägungsrelevant waren oder bereits im Ergebnis der Abwägung der Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB berücksichtigt worden sind. Die Stellungnahmen führten somit nicht zu einer Änderung der Planinhalte. Im Ergebnis der Abwägung erfolgte jedoch eine redaktionelle Überarbeitung der Begründung.

13 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB – VI-140a „Park am Gleisdreieck“

Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 12.08.2019 bis einschließlich 23.09.2019. In dieser Zeit lagen die Bebauungsplanunterlagen im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin öffentlich aus. Zudem konnten die Bebauungsplanunterlagen im zentralen Internetportal des Landes Berlin „www.mein.berlin.de“ sowie unter <http://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/online/> eingesehen werden. Der vollständige Bekanntmachungstext wurde im Amtsblatt von Berlin vom 02.08.2019 veröffentlicht. Zusätzlich wurde die Auslegung in der Tagespresse (Berliner Zeitung und Tagesspiegel) bekannt gemacht.

Während des oben genannten Beteiligungszeitraums gingen drei Stellungnahmen ein. Eine davon wurde nach Ablauf der Frist ergänzt. Weitere drei Stellungnahmen wurden verspätet eingereicht. Letztere wurden ebenfalls berücksichtigt, so dass insgesamt 6 Stellungnahmen zur Abwägung vorlagen.

In fünf Stellungnahmen wurden Hinweise gegeben sowie Anregungen und/oder Bedenken geäußert. Ein Großteil der Hinweise und Anregungen sind jedoch nicht im Bebauungsplan regelbar, sondern auf der nachfolgenden Planungsebene zu berücksichtigen bzw. umzusetzen (z.B. in den Planfeststellungsverfahren für die geplante S-Bahnlinie S21 und die Potsdamer Stammbahn). Zweifach wurde

Abwägungsrelevante Stellungnahmen wurden zu folgenden Themen vorgebracht und wie folgt abgewogen:

Umfang der festgesetzten Parkanlage und der Bahnanlagen

In zwei Stellungnahmen wird kritisiert, dass der Umfang der Parkanlage im Laufe des Verfahrens reduziert wurde bzw. die Bahnanlagen im Plangebiet zu Lasten der vorhandenen Parkanlage erweitert worden seien.

Abwägung

Die Entwicklung des Gleisdreiecks unterlag einem langjährigen Planungs-prozess, in dem neben den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Mitte auch andere zahlreiche Akteure beteiligt waren (insbesondere auch die damalige Eigentümerin und die zuständige Senatsverwaltung). Weder die Dauer des Verfahrens als auch die Änderung von Planungszielen ist für komplexe Stadtentwicklungsprojekte dieser Größenordnung nicht unüblich. Die Vielzahl an unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belangen spiegelt sich im Ergebnis dieses Entwicklungsprozesses wider. Insbesondere wurde im Gleisdreieck neben dem Park mit Bedeutung für Ökologie, Klima und Erholung auch dringend benötigter Wohnraum geschaffen.

Der Bebauungsplanentwurf VI-140 sollte den Rahmen für die Entwicklung des Gleisdreiecks vorgeben. Die Konkretisierung dieses Rahmens sollte wiederum durch einzelne Teilbebauungspläne für die einzelnen Baufelder erfolgen. Diese Planungspraxis hat sich im Land Berlin auch bei anderen großflächigen Stadtentwicklungsprojekten bewährt. Der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ konkretisiert in der nunmehr vorliegenden Fassung das „Zentrum“ des Gleisdreiecks mit Park-, Kleingarten- und Bahnanlagen.

Es ist richtig, dass die Planung für das Gleisdreieck in dem genannten Zeitraum von 1994 bis 2006 verändert wurde. Geänderte Rahmenbedingungen machten eine Anpassung erforderlich. Dies hatte verschiedene Gründe:

Bereits im Jahr 1994 wurde zwischen dem Land Berlin und der damaligen Eigentümerin der Flächen vereinbart, im Gleisdreieck eine zentrale Parkanlage als Ausgleichsfläche für die Bebauung am Potsdamer und Leipziger Platz herzustellen sowie einzelne Bereiche für eine bauliche Entwicklung vorzusehen. Zum diesem Zeitpunkt waren die zentralen Flächen des Gleisdreiecks, die für die Parkanlage vorgesehen waren, jedoch vollständig eisenbahnrechtlich gewidmet. Eine Überlagerung von Fachplanung und Bauleitplanung bzw. eine Überplanung von planfestgestellten Flächen durch Festsetzungen im Bebauungsplan ist jedoch nur zulässig, wenn hierdurch keine Nutzungskonflikte oder Einschränkungen für die geplanten Bahnanlagen entstehen. Hierzu ist die Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Dieses äußerte jedoch in der Stellungnahme vom 07.03.2007, die im Rahmen der Behördenbeteiligung zum Bebauungsplanentwurf VI-140 einging, erhebliche Bedenken gegen die umfangreiche Überplanung der gewidmeten Bahnflächen. Voraussetzung für die Überplanung und die Verwirklichung der oben genannten Zielstellung war deshalb die Entwidmung bzw. Freistellung umfangreicher Flächen von Bahnbetriebszwecken.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Entbehrlichkeitsprüfung durchgeführt, die im Ergebnis feststellte, welche Flächen weiterhin betriebsnotwendig sind und welche nicht. Die nicht mehr betriebsnotwendigen Flächen wurden per Bescheid des Eisenbahn-Bundesamtes von Bahnbetriebszwecken frei-gestellt. Dieses Entwidmungsverfahren fand erst im Jahr 2008 seinen Abschluss, so dass die ursprüngliche Planung zum Gleisdreieck an diese Entwicklung anzupassen war. Der Entwurf des Bebauungsplans VI-140 wies deshalb noch Flächen

als öffentliche Parkanlage aus, die später im Ergebnis der Entbehrlichkeitsprüfung als weiterhin betriebsnotwendig eingestuft wurden (z.B. die sogenannten Gleisinseln und die Vorhaltetrasse für die geplante S21) und deshalb im Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ nachrichtlich als Bahnanlage zu übernehmen sind.

Zudem fanden in diesem Zeitraum Abstimmungen mit der damaligen Eigentümerin der Flächen statt, so dass die Planung auch hinsichtlich der Verhandlungsergebnisse anzupassen war (z.B. hinsichtlich der einzelnen Baufelder). Im Ergebnis ist jedoch festzustellen, dass die erforderlichen Flächen für den naturschutzrechtlichen Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes, die Schnellbahnstrecke Berlin-Hannover sowie einzelne Baufelder im Gleisdreieck auf den als öffentliche Parkanlage und auf der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Museumsbahn) nachgewiesen werden können.

Tatsächlich umfasst der hergestellte und als öffentliche Grünanlage gewidmete „Park am Gleisdreieck“ aber auch Flächen, die weiterhin als betriebsnotwendig festgestellt und nicht entwidmet wurden und deshalb auch nicht im Bebauungsplan als öffentliche Parkanlage festgesetzt werden können. Dies betrifft z.B. Flächen im Westpark, die für die Potsdamer Stammbahn vorgehalten werden. Weitere planfestgestellte Flächen wurden dagegen in die Parkgestaltung integriert und sind als Teil der Parkanlage auch den Besuchern zugänglich. Hierzu zählen z.B. der Rettungsplatz, das Tunnel-dach, die Notzuwegung im Westpark sowie das Gleis der Museumsbahn im Ostpark. Darüber hinaus wurde auf den für die geplante S-Bahnlinie S21 vorgehaltenen Gleisinseln eine Beachvolleyballanlage als Zwischennutzung eingerichtet, die dem Freizeitsport zur Verfügung steht.

Die der Öffentlichkeit als „Park am Gleisdreieck“ zur Verfügung stehenden Flächen sind somit deutlich umfangreicher als die im Bebauungsplan als öffentliche Parkanlage festgesetzten Flächen.

Verbreiterung der Yorckstraße

In einer Stellungnahme wurde vorgeschlagen, die Yorckstraße in Richtung Norden zu verbreitern und einen entsprechend breiten Streifen entlang der nördlichen Straßenbegrenzungslinie der Yorckstraße als Verkehrsfläche festzusetzen.

Abwägung

In den Abbildungen zur Stellungnahme ist die angedachte Verbreiterung der Yorckstraße dargestellt. Vorgeschlagen wird, die Straße in Richtung Norden zu verbreitern – verbunden mit massiven Eingriffen in die Geländetopografie, Parkanlage (Ostpark) und Bahnanlagen sowie in die denkmalgeschützten Yorkbrücken und Widerlager.

Weder im Zuge der Mitteilung der Planungsabsicht noch im Rahmen der im Jahr 2018 durchgeführten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 BauGB wurde von der für übergeordnete Verkehrswegeplanung zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima mitgeteilt, dass eine Verbreiterung der Yorckstraße beabsichtigt sei. Auch die Straßenverkehrsbehörden der Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg äußerten sich hierzu nicht.

In der Abwägung der öffentlichen Belange – insbesondere der Belange des Umwelt- und Naturschutzes, der Belange von Freizeit und Erholung sowie der Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege – soll eine Verbreiterung der Yorckstraße nicht weiter verfolgt werden. Der bereits hergestellte und durch Festsetzung als öffentliche Parkanlage planungsrechtlich zu sichernde Ostpark hat besondere Bedeutung für das Klima, den Naturhaushalt und die Naherholung und ist zugleich Ausgleichsfläche für bereits erfolgte Eingriffe in Natur und Landschaft. Die denkmalgeschützten Widerlager der Yorkbrücken sind in diese Parklandschaft integriert. Die Reduzierung der Parkfläche zugunsten einer Querschnittserweiterung der Yorckstraße wird deshalb nicht weiterverfolgt.

Ergebnis der Abwägung

Die Stellungnahmen führten nicht zu einer Änderung der Planinhalte. Im Ergebnis der Abwägung sind keine Änderungen der Bebauungsplanunterlagen erforderlich.

14 Benachrichtigung von Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange über die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 S. 3 BauGB

Von der Auslegung wurden alle Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die auch im Rahmen der Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB um Stellungnahme gebeten wurden, mit Schreiben des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 09.08.2019 nach § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB benachrichtigt. Von diesen haben 11 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange Stellung genommen. Drei der eingegangenen Stellungnahmen gingen deutlich verspätet ein, wurden aber im Abwägungsprozess berücksichtigt.

Die vorgebrachten Stellungnahmen führten zur redaktionellen Ergänzung der Begründung, jedoch nicht zu einer Änderung der Planinhalte.

15 Anzeigeverfahren gemäß § 6 Abs. 2 des AGBauGB

Gemäß § 6 Abs. 2 S. 1 AGBauGB wurde der Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ der für die verbindliche Bauleitplanung zuständigen Senatsverwaltung (SenStadt-Wohn, Abt. II C) angezeigt. Mit Schreiben vom 10.02.2020 erklärte diese, dass der Bebauungsplan beanstandungsfrei ist und als Rechtsverordnung festgesetzt werden kann.

Den Empfehlungen zu redaktionellen Ergänzungen der Begründung wurde gefolgt.

16 Beschluss des Bezirksamtes über den Entwurf der Rechtsverordnung

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat in seiner Sitzung am 17. März 2020 beschlossen, den Bebauungsplan mit Begründung (einschließlich der vorgenommenen Ergänzungen und der redaktionellen Änderungen) der Bezirksverordnetenversammlung gemäß § 6 Absatz 3 AGBauGB und zur Entscheidung über die Rechtsverordnung gemäß § 12 Absatz 2 Nr. 4 BezVwG vorzulegen. Nach dem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung gemäß § 6 Absatz 3 AGBauGB setzt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ als Rechtsverordnung fest.

17 Beschluss der BVV über die Festsetzung des Bebauungsplans

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat am 27. Mai 2020 mit der Drucksache DS/1623/V den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ beschlossen.

18 Beschluss des Bezirksamtes über die Festsetzung des Bebauungsplans und den Erlass der Rechtsverordnung

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat in seiner Sitzung am 09. Juni 2020 beschlossen, den Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ als Rechtsverordnung festzusetzen.

19 Veröffentlichung im Gesetz und Verordnungsblatt

Die Rechtsverordnung wurde am 02. Oktober 2020 im Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 43 auf Seite 748 verkündet. Die Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung im GVBl. von Berlin in Kraft (3.10.2020).

B. Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 27. März 2020 (BGBl. I S. 587) geändert worden ist.

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Dezember 2017 (GVBl. S. 664) geändert worden ist.

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 13. Mai 2019 (BGBl. I S. 706) geändert worden ist.

Aufgestellt: Berlin, den _3_.6_.2020_
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Abt. Bauen, Planen und Facility Management
Stadtentwicklungsamt
- Fachbereich Stadtplanung –

Peckskamp
Fachbereichsleiter

Anhang

1 Textliche Festsetzungen

1. Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Festsetzung.
2. Innerhalb der Fläche „Museumsbahn“ sind zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft für typische Arten von Trockenstandorten und zur Aufwertung des Landschaftsbildes als Ausgleich im Sinne von § 1a Abs. 3 des Baugesetzbuchs folgende Maßnahmen durchzuführen:
 - Verwendung von Holzschwellen
 - Einbau von Schotter
 - Bau von Bahnübergängen zur Vernetzung von Freiräumen
 - Erhalt der Fläche der „Museumsbahn“ als Gestaltungselement des Landschaftsbildes.
3. Die Fläche a ist mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten.
4. Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

2 Quellenverzeichnis

- ag.u – ARBEITSGEMEINSCHAFT UMWELTPLANUNG BERLIN (1993): Ermittlung der Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Bebauungsplanung Potsdamer Platz/Leipziger Platz in Berlin
- ALB – AKUSTIK-LABOR BERLIN (2012a): Schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Bericht Nr. FLO 1108.278 P vom 23. Februar 2012
- ALB – AKUSTIK-LABOR BERLIN (2012b): Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Ergänzung zum Bericht Nr. FLO 1108.278 P vom 23. Februar 2012, Schreiben vom 09. August 2012
- ALB – AKUSTIK-LABOR BERLIN (2012c): Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140e VE „Möckernkiez“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Schalltechnische Untersuchung, Bericht Nr. MÖC 1202.041 P vom 27. Februar 2012
- ALB – AKUSTIK-LABOR BERLIN (2018): Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan VI-140a „Park am Gleisdreieck“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Bericht GLE 17.160.01 P vom 12. Februar 2018
- BTB – Erdbau und Abbruch GmbH (2010): Park auf dem Gleisdreieck, Übersichtsplan Teil 1 und 2, BTB Abrechnung, (Aushub)
- GEO-NET Umweltconsulting GmbH (2011): Fachbeitrag Stadtklima zum Bebauungsplan VI-140h „Flottwellstraße Mitte“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg vom August 2011
- GRI (2012): Gutachten zur Verkehrserschließung des Bauvorhabens Möckernkiez in Berlin-Kreuzberg
- HALFMANN, Dr. J. & ROTHE, Y. (2006): Biotoptypenkartierung und floristische Erfassungen im Gebiet des Bebauungsplans VI-140 am Gleisdreieck, Teil 1, Erfassung und Bewertung der Biotoptypenausstattung im Bereich der Baufelder, 16. August 2006
- IGS – INGENIEURGESELLSCHAFT STOLZ MBH (2012): Verkehrliche Untersuchung zur Bebauung östlich der Flottwellstraße für die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“ und VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ in Berlin
- KIELHORN, DR., MOECK, M. & SAURE, DR. C. (2006): Faunistischer Fachbeitrag für das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Gleisdreieck (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg), Schmetterlinge, Laufkäfer und Heuschrecken
- MARKSTEIN, Dr. B. (2007a): Park auf dem Gleisdreieck. Ökologische Beratung zur Umsetzung der Parkplanung. Ostpark
- MARKSTEIN, Dr. B. (2007b): Park auf dem Gleisdreieck. Ökologische Beratung zur Umsetzung der Parkplanung. Westpark
- MARKSTEIN, Dr. B. (2010): Park auf dem Gleisdreieck. Ökologische Beratung zur Umsetzung der Parkplanung. Dokumentation von Empfehlungen und Maßnahmen / Ost- und Westpark
- MARKSTEIN, Dr. B. (2011): Park auf dem Gleisdreieck. Pflegekonzept zur Entwicklung der Vegetationsflächen im Ostpark.
- MARKSTEIN, Dr. B. (2013): Park auf dem Gleisdreieck. Pflegekonzept zur Entwicklung der Vegetationsflächen im Westpark.
- MEFFERT (2014): Anfrage per Mail
- PLANLAND (2004/2005): Biotoptypenkartierung
- SCHARON, J. (2006): Faunistischer Fachbeitrag für das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes Gleisdreieck (Berlin Friedrichshain-Kreuzberg), Avifauna und Zauneidechsen
- TU BERLIN (2002) Orientierende Voruntersuchung lokalklimatische Funktionen, Joachim Vogt.

WÖLFEL (2014): Vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140g VE im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Ergänzung zu unserem Bericht L0298/002-2 vom 24. September 2013, Schreiben vom 09. September 2014

ZECH & RUTH (2012): Aufmaß Ostpark