

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Abt. Finanzen, Personal und Stadtentwicklung

Stadtentwicklungsamt

– Fachbereich Stadtplanung –



Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

zum

vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE

„Flottwellstraße Mitte“

für die Flurstücke 3285 und 3276

östlich der Flottwellstraße, südlich der verlängerten Lützowstraße
im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

16.05.2013

Inhalt

I	Planungsgegenstand	1
1	Veranlassung und Erforderlichkeit	1
2	Plangebiet	2
2.1	Geltungsbereich	2
2.2	Eigentumsverhältnisse	3
2.3	Stadträumliche Einordnung	3
2.4	Bestand und Realnutzung	3
2.5	Denkmalschutz	4
2.6	Erschließung und Versorgung	5
2.6.1	Verkehrliche Erschließung	5
2.6.2	Technische Infrastruktur	7
3	Planerische Ausgangssituation	8
3.1	Landesentwicklungsprogramm (LEPro 2007)	8
3.2	Landesentwicklungsplan für Berlin Brandenburg (LEP B-B)	9
3.3	Flächennutzungsplan	9
3.4	Stadtentwicklungsplanung	10
3.5	Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)	11
3.6	Landschaftsprogramm, Artenschutzprogramm	11
3.7	Planwerk Innere Stadt 2010	12
3.8	Bestehendes Planungsrecht	13
3.9	Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks	13
3.10	Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB	13
3.11	Entwurf des Bebauungsplans VI-140	14
II	Planinhalt	15
1	Entwicklung der Planungsüberlegungen	15
2	Entwicklung des Städtebaulichen Konzepts	16
3	Vorhabenbeschreibung	16
4	Durchführungsvertrag	16
4.1	1. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag	17
5	Intention des Planes	18
5.1	Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung	18
6	Umweltbericht	19
6.1	Einleitung	19
6.1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	20
6.1.2	Darstellung der für die Planung relevanten fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung berücksichtigt wurden	20
6.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	25

6.2.1	Untersuchungsrahmen	25
6.2.2	Bestandsaufnahme und -bewertung des derzeitigen Umweltzustandes	26
6.2.3	Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes	34
6.2.4	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	48
6.3	Zusätzliche Angaben	49
6.3.1	Technische Verfahren und verwendete Unterlagen	49
6.3.2	Umweltmonitoring	53
6.4	Allgemein verständliche Zusammenfassung	54
7	Wesentlicher Planinhalt	56
8	Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen	56
8.1	Art der baulichen Nutzung	56
8.1.1	Verpflichtung des Vorhabenträgers	56
8.1.2	Wohngebäude und zulässige Nutzungen	57
8.2	Maß der Nutzung	57
8.2.1	Zulässige Grundfläche / Grundflächenzahl (GRZ)	57
8.2.2	Zulässige Geschossfläche / Geschossflächenzahl (GFZ)	58
8.2.3	Höhe baulicher Anlagen	60
8.3	Überbaubare Grundstücksfläche	61
8.3.1	Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBl	62
8.3.2	Geringere Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl	62
8.4	Stellplätze, Garagen und Tiefgaragen	65
8.5	Immissionen	65
8.5.1	Verkehrslärm	65
8.5.2	Gewerbelärm	71
8.5.3	Lärm durch die „Spielfläche unter der U1, Westpark“	72
8.5.4	Luftreinhaltung	73
8.5.5	Erschütterungen	73
8.6	Grünfestsetzungen	74
8.6.1	Anpflanzgebote	74
8.6.2	Dachbegrünung	74
8.7	Verkehrliche Erschließung	75
8.8	Sonstige Festsetzungen	75
8.8.1	Außerkräfttreten verbindlicher Festsetzungen	75
9	Abwägung der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	75
10	Abwägung der Beteiligung der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	79
III	Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	103
1	Bodenrechtliche Auswirkungen	103
2	Städtebauliche Auswirkungen	103
3	Auswirkungen auf die Verkehrssituation	103

4	Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur	103
5	Auswirkungen auf die Kultur und den Denkmalschutz	104
6	Auswirkungen auf die Umwelt	104
7	Auswirkungen auf das Gender Mainstreaming	104
8	Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung	105
IV	Verfahren	106
1	Teilungsbeschluss	106
2	Mitteilung der Planungsabsicht	106
3	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB VI-140	106
4	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 1 BauGB VI-140	107
5	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB VI-140h	107
6	Mitteilung der Planungsabsicht VI-140h VE	108
7	Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140h VE	108
8	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB VI-140h VE	108
9	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB VI-140h VE	109
10	Festsetzungsbeschluss	110
11	Anzeigeverfahren	110
12	Erneuter Festsetzungsbeschluss	113
13	Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt	113
V	Rechtsgrundlagen	114
VI	Anhang	116
1	Textliche Festsetzungen	116

I Planungsgegenstand

1 Veranlassung und Erforderlichkeit

Das Plangebiet ist Teil des sog. Baufeldes „Flottwellpromenade“, jetzt Baufeld Flottwellstraße genannt, im Nordwesten des Gleisdreiecks. Das gesamte Areal des Gleisdreiecks wird derzeit, nachdem es zwischenzeitlich als Baulogistikzentrum für den Potsdamer Platz und große innerstädtische Verkehrsprojekte genutzt wurde, sowohl städtebaulich als auch landschaftsplanerisch neu geordnet. Das Entwicklungskonzept für das Gebiet des Gleisdreiecks sieht als Nachfolgenutzung im Wesentlichen die Anlage eines großzügigen Stadtparks und mehrere Baufelder zur Arrondierung der angrenzenden Stadtteile vor. Planungsrechtlich wurde die Umsetzung dieser Entwicklungsziele durch Aufstellung des Rahmenbebauungsplans VI-140 eingeleitet, der bis zur Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und deren Auswertung, beschlossen am 11. Dezember 2007, geführt wurde. Für die einzelnen Baufelder bedarf es der Konkretisierung und Weiterführung von Teilbebauungsplänen. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Bebauungsplanes VI-140 beschlossen.

Das Baufeld Flottwellstraße ist durch die geplanten Wegeverbindungen zwischen Flottwellstraße und Westpark - in Verlängerung der Lützow- und der Pohlstraße - gegliedert und besteht aus den 3 Teilflächen Nord, Mitte und Süd. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE umfasst das mittlere Baufeld, in dem ein Wohnquartier entwickelt werden soll.

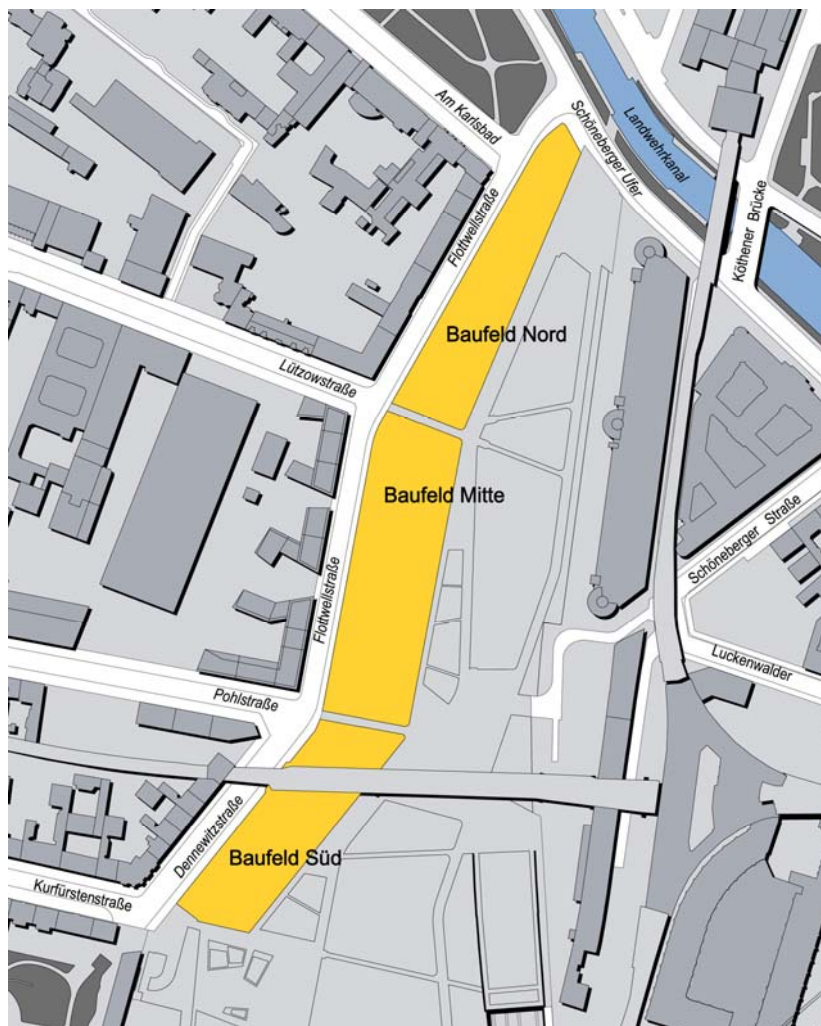


Abb.1: Lageplan der Teilflächen des Baufeldes Flottwellstraße

Die Eigentümerin des Areals wird die Flottwellpromenade Projektentwicklungs GmbH & Co. KG.

Eine städtebauliche Studie, die im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens mit zwei ausgewählten Planungsbüros und in enger Abstimmung mit den Eigentümern und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg erarbeitet wurde, sollte deshalb unterschiedliche Ansätze und Vorschläge zur Nutzung und Bebaubarkeit des gesamten Baufeldes Flottwellstraße aufzeigen. Für das Baufeld Flottwellstraße Mitte wurden die Varianten für eine Wohnbebauung vertieft.

Das Konzept der Arbeitsgemeinschaft Freie Planungsgruppe Berlin GmbH / Claus Neumann Architekten wurde als Grundlage für den Bebauungsplan VI-140h ausgewählt. Es stellt eine prägnante mäandrierende Bebauung dar, die aufgrund ihrer Großzügigkeit besondere Wohn- und Freiraumqualitäten ermöglicht und dem Standort angemessen ist. Diese Bebauung lässt verschiedenartige Wohnhöfe entstehen, die dem neuen Quartier eine eigene Identität verleihen und privaten und öffentlichen Raum miteinander verzahnen.

Der Bebauungsplanentwurf VI-140h wurde bis einschließlich der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt.

Zwischenzeitlich hat die Eigentümerin das Konzept im Rahmen der Hochbauplanung mit 5 Architekturbüros weiterentwickelt. Aufgrund des Planungsfortschrittes und der Konkretisierung des Vorhabens hat die Eigentümerin einen Antrag auf Umstellung des bisherigen Bebauungsplanverfahrens VI-140h, das eine Angebotsplanung darstellte, auf einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan gemäß § 12 Abs. 2 BauGB gestellt, der auf das konkrete Vorhaben abgestimmt ist.

Da der Vorhabenträger auf der Grundlage eines mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmten Plans zur Durchführung des Vorhabens und der Erschließungsmaßnahmen bereit und in der Lage ist und sich zur Durchführung innerhalb einer bestimmten Frist und zur Tragung der Planungs- und Erschließungskosten verpflichtet, hat das Bezirksamt in seiner Sitzung am 20.03.2012 beschlossen das Bebauungsplanverfahren entsprechend dem Antrag der Vorhabenträgerin als vorhabenbezogener Bebauungsplan VI-140h VE durchzuführen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes VI-140h VE werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung eines Wohnquartier geschaffen. Die Durchführung des Bebauungsplanes ist erforderlich, da die Zulässigkeit von Vorhaben derzeit nach § 34 BauGB zu beurteilen ist und die angestrebte Entwicklung ohne Bebauungsplan nicht möglich ist. Die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurden durchgeführt.

Das Vorhaben berührt keine dringenden Gesamtinteressen Berlins, das Verfahren kann daher vom Bezirksamt gemäß § 6 AG BauGB durchgeführt werden.

2 Plangebiet

2.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des VI-140h VE umfasst die Flurstücke 3285 und 3276 östlich der Flottwellstraße, südlich der verlängerten Lützowstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, im Ortsteil Kreuzberg.

Er liegt zwischen den Zugängen zur öffentlichen Parkanlage Gleisdreieck in Verlängerung der Lützowstraße im Norden und der Pohlstraße im Süden, der öffentlichen Parkanlage Gleisdreieck (Westpark) im Osten sowie der Bezirksgrenze zum Bezirk Mitte im Westen, die gleichzeitig die Straßenbegrenzungslinie der Flottwellstraße ist.

Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von ca. 1,04 ha.

2.2 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerin des Areals wird die Flottwellpromenade Projektentwicklungs GmbH & Co. KG.

2.3 Stadträumliche Einordnung

Der Geltungsbereich liegt in der Berliner Innenstadt, südlich des Potsdamer Platzes in Sichtachse des Tilla-Durieux-Parks. Das Plangebiet befindet sich somit im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, im Nord-Westen des Ortsteils Kreuzberg. An der westlichen Grenze des Geltungsbereichs grenzt der Bezirk Mitte mit seinem Ortsteil Tiergarten an.

Das Plangebiet ist Teil des Gleisdreiecks, das sich in eine großzügige Parkanlage und verschiedene Baufelder gliedert. Im Norden und Süden des Plangebietes schließen sich die beiden anderen Teilflächen des Baufeldes Flottwellstraße an. Östlich befindet sich das Gelände der zukünftigen Parkanlage Gleisdreieck, der sogenannte Westpark. Im Westen verläuft die Flottwellstraße. Westlich der Flottwellstraße, gegenüber dem Plangebiet, ist auf den derzeit brachliegenden Grundstücken 8 - 18 eine Neubebauung mit Wohnungen und Gewerbeeinheiten sowie einer Gebäudehöhe von 6 Vollgeschossen plus Dach geplant und werden zur Zeit gebaut. Insgesamt entstehen westlich der Flottwellstraße ca. 300 Wohneinheiten aus den Bauprojekten Lützowstraße 1, Flottwellstraße 8-18, Pohlstraße 1-7 und Dennewitzstraße 1 im Ortsteil Tiergarten.

Die kleinteilige Parzellierung der für die Berliner Innenstadt typischen Blockrandbebauung wird in dem städtebaulichen Konzept aufgenommen, die Blöcke öffnen sich jedoch zu der von der Straße abgewandten Seite sowie zu einem kleinen Quartiersplatz.

2.4 Bestand und Realnutzung

Das Plangebiet liegt derzeit brach, die Zwischennutzung als Golfplatz wurde bereits 2009 aufgegeben. Das Areal ist unbefestigt und liegt mit ca. 37,0 m ü. NHN ca. 3 Meter über dem heutigen Straßenniveau. Der Geländesprung wird durch eine Böschung sowie eine Mauer gesichert. Dieser Höhenunterschied ist auf die Nutzung des Gleisdreiecks als Bahnanlage zurückzuführen. Zur Jahrhundertwende wurden vorhandene natürliche Reliefunterschiede künstlich durch Auffüllung nivelliert, um den Schienenverkehr gegenüber dem angrenzenden Straßenverkehr in eine höhere Ebene zu verlagern. Zur geplanten Parkanlage im Westen hin fällt das Plangebiet nur unwesentlich ab.

Nähere Umgebung

Das Plangebiet grenzt im Osten direkt an den künftigen Park am Gleisdreieck / Westpark an, dessen Fertigstellung für das Jahr 2013 geplant ist. Integriert in die Parkplanung verläuft dort in einer Entfernung von ca. 28 m zur östlichen Grenze des Plangebietes der Fernbahntunnel der DB Netz AG.



Abb. 2: nähere Umgebung

2.5 Denkmalschutz

Für das Bebauungsplangebiet nennt das aktuelle öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin (Denkmalliste Berlin, Stand 15. Mai 2001, ABI. Nr. 29 vom 14.06.2001, und in der jeweils fortgeschriebenen Fassung, Stand 14.01.2011) derzeit keine denkmalschutzrechtlich geschützten Denkmalbereiche, Baudenkmale oder Bodendenkmale. Lediglich in unmittelbarer Umgebung befinden sich gemäß der Denkmalliste ein Denkmalbereich (Gesamtanlage) und einzelne Baudenkmale.

Denkmalbereiche (Gesamtanlage) in unmittelbarer Umgebung

In unmittelbarer Umgebung des Plangebietes liegt gemäß der Denkmalliste Berlin die als Gesamtanlage denkmalgeschützte Hochbahnanlage Skalitzer Straße / Gitschiner Straße, (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. Gleichfalls als Gesamtanlage unter Denkmalschutz gestellt ist der Hochbahnhof Gleisdreieck, 1912-1913 von Sepp Kaiser.

Baudenkmale in unmittelbarer Umgebung

Baudenkmale gemäß der Denkmalliste Berlin in unmittelbarer Umgebung des Bebauungsplangebietes sind:

Lützowstraße 6, Mietshaus, 1878-79 von Friedrich Hampel

Lützowstraße 102-104 (Maggi-Haus), 1909 von R. Schubring

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 14.01.2011) derzeit keine Bodendenkmale.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 erfolgte vom Landesdenkmalamt Berlin, Fachgebiet Archäologische Denkmalpflege jedoch der Hinweis, dass das gesamte Plangebiet des Bebauungsplans VI-140, insbesondere auch das Baufeld Flottwellstraße, als archäologisches Verdachtsgebiet mit zahlreichen ur- und frühgeschichtlichen Fundplätzen zu betrachten ist. Es handelt sich hierbei um einen neuzeitlichen Friedhof. Das weitere Auftreten von Bodenfunden ist zu erwarten. Aus diesem Grund sollen alle Bodeneingriffe innerhalb des Plangebietes im Vorfeld mit der Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abgestimmt werden.

2.6 Erschließung und Versorgung

2.6.1 Verkehrliche Erschließung

Individualverkehr

Das Bebauungsplangebiet grenzt im Westen an die Flottwellstraße. Diese mündet nördlich in die B 96 / Schöneberger Ufer, die als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) klassifiziert ist.

Die Auswirkung der Gesamtentwicklung des Gebietes östlich der Flottwellstraße auf das Verkehrsaufkommen in der Flottwellstraße, den umgebenden Straßen und die Leistungsfähigkeit der angrenzenden Knotenpunkte wurde auch unter Berücksichtigung der Entwicklung westlich der Flottwellstraße untersucht, (IGS, April 2012, wobei die Untersuchung eine Aktualisierung und Überarbeitung der verkehrlichen Untersuchung vom Juli 2011 und Februar 2012 darstellt). Das Verkehrsaufkommen der neuen Nutzungen beidseitig der Flottwellstraße wurde eingeschätzt. Durch Überlagerung der bestehenden Kraftfahrzeugbelastungen im nahen Umfeld der neuen Nutzungen werden die zukünftig zu erwartenden Gesamtbelastungen abgeleitet. Mit entsprechenden Leistungsnachweisen wurde geprüft, unter welchen verkehrlichen Voraussetzungen auch zukünftig ein zufriedenstellender Verkehrsablauf in diesem Bereich möglich ist.

Für den Prognosefall wurden die zu der Zeit aktuellen Planungen für die Vorhaben Flottwellstraße Mitte (Geschoßfläche Wohnen 24.900 m² (ca. 250 WE) und Flottwellstraße Nord (Geschoßfläche Wohnen 17.660 m² (ca. 170 WE) und Hotel mit ca. 100 Zimmern) berücksichtigt.

Die Annahmen für das Baufeld Süd (Geschossfläche Wohnen und Büronutzung jeweils ca. 8.760 m²) beruhen dabei auf dem städtebaulichen Konzept (siehe Kap. II. 2). Darüber hinaus wurden die geplanten bzw. teilweise neugebauten 300 Wohneinheiten westlich der Flottwellstraße berücksichtigt.

Bereich	Nutzung	Quellverkehr			Zielverkehr		
		Tag	Spitzenstunde		Tag	Spitzenstunde	
		Kfz/24h	8-9 Uhr Kfz/h	16-17 Uhr Kfz/h	Kfz/24h	8-9 Uhr Kfz/h	16-17 Uhr Kfz/h
Nord	Hotel	192	39	19	192	19	39
	Wohnen	223	18	15	223	8	30
Mitte	Wohnen	315	25	20	315	11	42
Süd	Wohnen	111	9	7	111	4	15
	Büro	210	7	40	210	43	17
insgesamt		1.051	98	101	1.051	85	143

Tab. 1: Verkehrsaufkommen durch die künftige Bebauung östlich der Flottwellstraße:

Bei Realisierung der neuen Nutzungen östlich der Flottwellstraße ist im Kfz-Verkehr ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten, das im Ziel- und Quellverkehr jeweils 1.050 Kfz-Fahrten umfasst. In der Spitzenstunde am Vormittag sind insgesamt 98 abfahrende Kfz/h und 85 anführende Kfz/h zu erwarten. In der Spitzenstunde am Nachmittag umfasst die Zahl der anführenden Fahrzeuge 101 Kfz/h und 143 abfahrende Kfz/h.

Von den Nutzungen, die im Plangebiet VI -140h VE realisiert werden sollen, ist ein tägliches Verkehrsaufkommen im Ziel- und Quellverkehr von jeweils 315 Kfz/24h zu erwarten.

Darüber hinaus wurde berücksichtigt, dass durch die 300 Wohneinheiten, die westlich der Flottwellstraße eingerichtet werden können, ein zusätzliches Verkehrsaufkommen ausgelöst wird, das im Ziel- und Quellverkehr jeweils täglich rund 380 Kfz/24h umfasst. Während der Spitzenstunden morgens treten im Quellverkehr 30 Kfz/h und im Zielverkehr 14 Kfz/h auf. Während der Spitzenstunde am Nachmittag sind hier insgesamt 50 anführende und 25 abfahrende Fahrzeuge zu erwarten.

In der folgenden Tabelle sind der Prognosenullfall (PNF) ohne Entwicklung und der Prognoseplanfall (PPF) mit Entwicklung östlich und westlich der Flottwellstraße dargestellt. In den beiden rechten Spalten ist die Veränderung im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall in absoluten Zahlen und in Prozent dargestellt.

Straße	Abschnitt	DTV _{WT} PNF Kfz/24 h	DTV _{WT} PPF	Vergleich PPF-PNF	
				Differenz Anz. Kfz	Veränderung in %
Flottwellstraße	zw. Schöneberger Ufer und Am Karlsbad	5.018	5.968	950	18,9
	zw. Karlsbad und Lützowstraße (nördl. Teil)	4.818	5.768	950	19,7
	zw. Karlsbad und Lützowstraße (südl. Teil)	4.818	5.632	814	16,9
	zw. Lützow und Pohlstraße (nördl. Teil)	4.322	5.527	1.205	27,9
	zw. Lützow und Pohlstraße (südl. Teil)	4.322	5.274	952	22,0
Dennewitzstraße	nördlicher Teil	4.200	5.050	850	20,2
	südlicher Teil	4.200	4.602	402	9,6
Am Karlsbad		763	763	0	0,0
Lützowstraße		2.256	3.237	981	43,5
Pohlstraße		1.209	1.675	466	38,5
Schöneberger Ufer	zw. Marshallbrücke und Schöneberger Str.	32.900	33.375	475	1,4
Reichspietschufer	zw. Schöneberger Str. und Marshallbrücke	32.400	32.400	0	0,0
Kurfürstenstraße		4.200	4.602	402	9,6

Tab. 2: Quelle: FPB GmbH zusammengestellt nach Verkehrsdaten IGS Januar 2011

Der Zuwachs auf der Lützowstraße und auf der Pohlstraße wird u.a. von dem Verkehrsaufkommen westlich der Flottwellstraße bestimmt. Die Gesamtbelastungen sind damit aber immer noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

Bezogen auf die Leistungsfähigkeit der Straßen und Verkehrsabläufe ist die Spitzenstunde entscheidend. Die Flottwellstraße hat hier die größten Zuwachsraten. Hier erhöhen sich die Belastungen während der Morgenspitzenstunde in der Größenordnung von 15% und nachmittags in der Größenordnung von 10%. Da über die Lützowstraße und die Pohlstraße die Verbindung zwischen der Potsdamer Straße und der Flottwellstraße hergestellt wird, können Belastungszuwächse auf beiden Straßen nicht ausgeschlossen werden. Es wird hier damit gerechnet, dass es sich im Zuge der Lützowstraße um maximal rd. 70 Kfz/h handelt. Dabei muss berücksichtigt werden, dass ein Teil dieses zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die westlich der Flottwellstraße geplante Wohnbebauung besteht.

Die durchgeführten Leistungsnachweise zeigen, dass das ausgewiesene zusätzliche Verkehrsaufkommen mit der bestehenden Infrastruktur in ausreichender Qualität im Verkehrsanlauf abgewickelt werden kann. Allerdings wird von Seiten der Gutachter darauf hingewiesen, dass ungeachtet der Neubauvorhaben die Absicht von Seiten der Verkehrslenkung Berlin, künftig anstelle der heutigen Mehrzweckfahrstreifen in der Potsdamer Straße Bus-

sonderfahrstreifen einzurichten, auf denen dann der LKW-Verkehr nicht mehr abgewickelt werden kann, schon bei den heutigen Belastungen zu erheblichen Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf führt. Es wird daher empfohlen, die ursprüngliche Absicht, mittelfristig hier sog. Umweltfahrstreifen einzurichten, für die eine gemeinsame Nutzung von Bus, Taxi, LKW- und Radverkehr möglich ist, weiter zu verfolgen, (Gutachten Boulevard Potsdamer Straße, TOPOS / M+O Berlin IA. SenStadt, April 2003).

Bezogen auf die Bestandssituation wird vorgeschlagen die Flottwellstraße als Vorfahrtstraße (ausgenommen die Einmündung am Schöneberger Ufer) einzurichten und die Signalprogramme für die Verkehrsknoten Schöneberger Ufer / Flottwellstraße sowie im Hinblick auf die Wendefahrten Schöneberger Ufer / Köthener Brücke zu ändern.

Rad- und Fußgängerverkehr

Die Planung für den angrenzenden Stadtpark sieht sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung neue Rad- und Fußgängerverbindungen, die z. T. Bedeutung als übergeordnete städtische Verbindung haben (Radfernweg Berlin-Leipzig), vor. Diese kommen auch den künftigen Bewohnern des Plangebietes zugute und werden barrierefrei über die angrenzenden Parkzugänge angebunden.

Öffentlicher Personennahverkehr

In fußläufiger Erreichbarkeit vom Plangebiet entfernt befindet sich der U-Bahnhof Gleisdreieck, der von der U-Bahnlinie 1 (Uhlandstraße – Warschauer Straße) sowie der U-Bahnlinie 2 (Ruhleben – Pankow) angefahren wird. Derzeit muss allerdings noch ein Umweg von ca. 600 m um das nördliche Gleisdreieck in Kauf genommen werden, da direkte Wegeverbindungen zum Bahnhof fehlen. Nach Fertigstellung des Westparks werden die künftigen Bewohner und Beschäftigten des Quartiers von den neuen Wegebeziehungen profitieren können; der Weg zum U-Bahnhof beträgt dann nur noch 150 bis 200 m.

Gut erreichbar ist in einer fußläufigen Entfernung von 450 m zudem der U-Bahnhof Mendelssohn-Bartholdy-Park, an dem ebenfalls die U-Bahnlinie 2 (Ruhleben – Pankow) verkehrt.

Auch der S-Bahnhof Yorckstraße (Großgörschenstraße), der von der S-Bahnlinie S 1 (Wannsee – Oranienburg) angefahren wird, ist in einer Entfernung von ca. 850 m fußläufig noch erreichbar. Gleiches gilt für den S-Bahnhof Yorckstraße, an dem die S-Bahnlinien S2 (Blankenfelde – Bernau) und S25 (Teltow Stadt – Hennigsdorf) zum Bahnhof Südkreuz verkehren.

Die Metro-Buslinie M29 (Grunewald/Roseneck – Hermannplatz) mit der Haltestelle U-Bahnhof Mendelssohn-Bartholdy-Park ergänzt das sehr gute ÖPNV-Angebot.

Langfristig soll durch Bau der S-Bahnlinie S 21 eine weitere Nord-Süd-Verbindung realisiert werden, die den Haltepunkt S-Bahnhof Yorckstraße mit Südkreuz und Hauptbahnhof verbindet. Im StEP Verkehr 2011 ist der Ausbau bis zum Jahr 2025 nicht enthalten. Eine Trassenfreihaltung ist aber weiterhin zu berücksichtigen.

2.6.2 Technische Infrastruktur

Im Rahmen der Behörden- und Trägerbeteiligung zum VI-140h nahmen die Unternehmens-träger bereits Stellung zu den jeweiligen Medien. Hinsichtlich der Erschließung mit technischer Infrastruktur ist das Gebiet grundsätzlich über die in der Flottwellstraße liegenden Versorgungsleitungen erschlossen.

Trinkwasser

Die äußere Erschließung der Trinkwasserversorgung ist durch die Versorgungsleitung DN 150 in der Flottwellstraße gesichert. Durch die Bebauungsverdichtung könnte eine Neubehrohrung oder Rohrverstärkung erforderlich werden. Dies ist im weiteren Bauantragsverfahren zu prüfen. Gleiches gilt für die Versorgung des Gebietes mit Löschwasser.

Mischwasser, Regenwasser

In der Flottwellstraße befinden sich Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe, die im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen. Insbesondere liegt hier eine Abwasserdruckrohrleitung DN 950 im Schutzrohr DN 1000, die in Betrieb ist und erhalten bleiben muss.

Das zu planende Abwasserkanalnetz ist an das vorhandene öffentliche Kanalnetz anzuschließen, Anzahl und Lage der Anschlusspunkte und die technische Ausgestaltung sind mit der BWB abzustimmen.

Bereits im Bebauungsplanverfahren VI-140 wurde von Seiten der BWB darauf hingewiesen, dass Regenwasser-Hausanschlüsse nur mit einer starken Einschränkung der abzunehmenden Regenabflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen möglich sind. Es ist von einer abzunehmenden Regenwassermenge von maximal 11 l/s*ha auszugehen. Die Versickerung von anfallendem gering verschmutztem Niederschlagswasser auf den Grundstücken wurde geprüft. Im Zuge der weiteren Konkretisierung der Hochbauentwürfe und des Freiflächenkonzeptes, wurde eine Vorortversickerung von Seiten der Freiraumplanung als nicht umsetzbar erachtet. Das Regenentwässerungskonzept sieht nun im Bereich des Quartiershofes Regenwasserrückhaltungsmöglichkeiten in Form von Staukanälen vor. Das Niederschlagsentwässerungskonzept wird im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens abgestimmt.

Elektrizität

In der Flottwellstraße befinden sich innerhalb der öffentlichen Straßenverkehrsfläche Kabelanlagen für die Stromversorgung, das Plangebiet ist ausreichend mit Elektrizität erschlossen. Nördlich des Bebauungsplangebietes befinden sich ein 110 kV-Kabel und westlich ein Mittel- und Niederspannkabel.

Gas

Im westlichen Verlauf der Flottwellstraße befinden sich Gasrohrleitungen, die für die Versorgung des Gebietes mit Gas zur Verfügung stehen. Die Anbindung an das vorhandene Netz ist mit den Berliner Gaswerken (GASAG) abzustimmen.

Telekommunikationslinien

Ein Telekommunikationsnetz ist im Plangebiet zu installieren.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB zum Bebauungsplan VI-140h VE wurden Richtfunkbetreiber vom Bezirk über die Planung informiert. Es verlaufen Richtfunkstrecken der Telefónica O2 und Vodafone D2 durch das Gebiet. Eine genaue Prüfung, ob durch die Planung eine Störung erfolgt und ggf. eine Verlegung erforderlich ist, erfolgt im Rahmen des Bauantragsverfahrens.

Fernwärme

Innerhalb der Flottwellstraße befinden sich Leitungen für Fernwärme. Das angrenzende Gebiet ist mit Fernwärme erschlossen.

3 Planerische Ausgangssituation

3.1 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 § 5 LEPro 2007 die Grundsätze zur Siedlungsentwicklung festgelegt.

Die Ziele des Bebauungsplans VI-140h VE entsprechen den Grundsätzen zur Siedlungsentwicklung. Dies sind:

- die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereiche (§ 5 Abs. 1 LEPro),
- der Vorrang der Innenentwicklung vor der Außenentwicklung, insbesondere die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen (§ 5 Abs. 2 LEPro),
- die Orientierung der Siedlungsentwicklung an der Verkehrsinfrastruktur in raumordnerisch festgelegten und durch schienengebundenen Personennahverkehr gut erschlossenen Siedlungsbereichen (§ 5 Abs. 3 LEPro).

3.2 Landesentwicklungsplan für Berlin Brandenburg (LEP B-B)

In der Festlegungskarte 1 des Landesentwicklungsplans Berlin Brandenburg (LEP B-B) ist das Bebauungsplangebiet als Gestaltungsraum Siedlung dargestellt. (Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg (LEP B-B) vom 31.03.2009, GVBl. Nr. 11 vom 14.05.2009, S. 182).

Gemäß der textlichen Festlegung 4.5 (Z) Abs.1 Nr. 2 ist im Gestaltungsraum Siedlung die Entwicklung von Siedlungsflächen, in denen auch Wohnnutzungen zulässig sein sollen (Wohnsiedlungsflächen), möglich. Das geplante Baugebiet entspricht somit dieser Festlegung.

3.3 Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Im Flächennutzungsplan Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666), zuletzt geändert am 07. März 2013 (ABl. S. 432), ist der nördliche Bereich des Plangebiets als gemischte Baufläche M2 dargestellt. Dies sind Bereiche mit mittlerer Nutzungsintensität und –dichte sowie überwiegendem Mischgebietscharakter. Für den südlichen Teil enthält der FNP die Darstellung einer Wohnbaufläche. Östlich angrenzend ist Grünfläche dargestellt.

Die Darstellungen des FNP sind generalisierend und nicht parzellenscharf und lassen aufgrund seiner geringen Detailschärfe Gestaltungsspielräume zu. Unter der Voraussetzung, dass die Grundzüge des Flächennutzungsplans unangetastet bleiben, gestattet das Entwicklungsgebot auch Abweichungen. Ob die Anforderungen des § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB erfüllt sind, hängt davon ab, ob die Konzeption, die ihm zugrunde liegt, in sich schlüssig bleibt. Der Rechtsbegriff "Entwickeln" gewährleistet auch die gestalterische Freiheit. Er gestattet sogar, in einem gewissen Maß von den Darstellungen des Flächennutzungsplanes abzuweichen und zwar von den gegenständlichen Darstellungen des Flächennutzungsplans, etwa bezüglich der Art oder des Maßes der baulichen Nutzung (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB), wie auch von den im Flächennutzungsplan dargestellten räumlichen Grenzen. Im vorliegenden Fall ist die Abweichung, die Überlagerung der Grünfläche mit dem Baugebiet unwesentlich, da das Grundkonzept unangetastet bleibt:

Die Darstellung des Flächennutzungsplans räumt einen Spielraum für die Bebauung östlich der Flottwellstraße ein. Die Grünfläche bleibt gemäß der Darstellung des FNP in ihrer städtebaulich bedeutsamen Ausdehnung erhalten. Das Plangebiet bewegt sich im Grenzbereich von Baufläche und Grünfläche. Für diesen Fall ist der Entwicklungsgrundsatz 6 maßgeblich, der untergeordnete Grenzkorrekturen vorsieht.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE lässt Wohngebäude entlang der Flottwellstraße zu. Dieser Gebietstyp kann sowohl aus einer gemischten Baufläche M2 als auch einer Wohnbaufläche entwickelt werden.

Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans sind somit aus dem FNP entwickelbar.

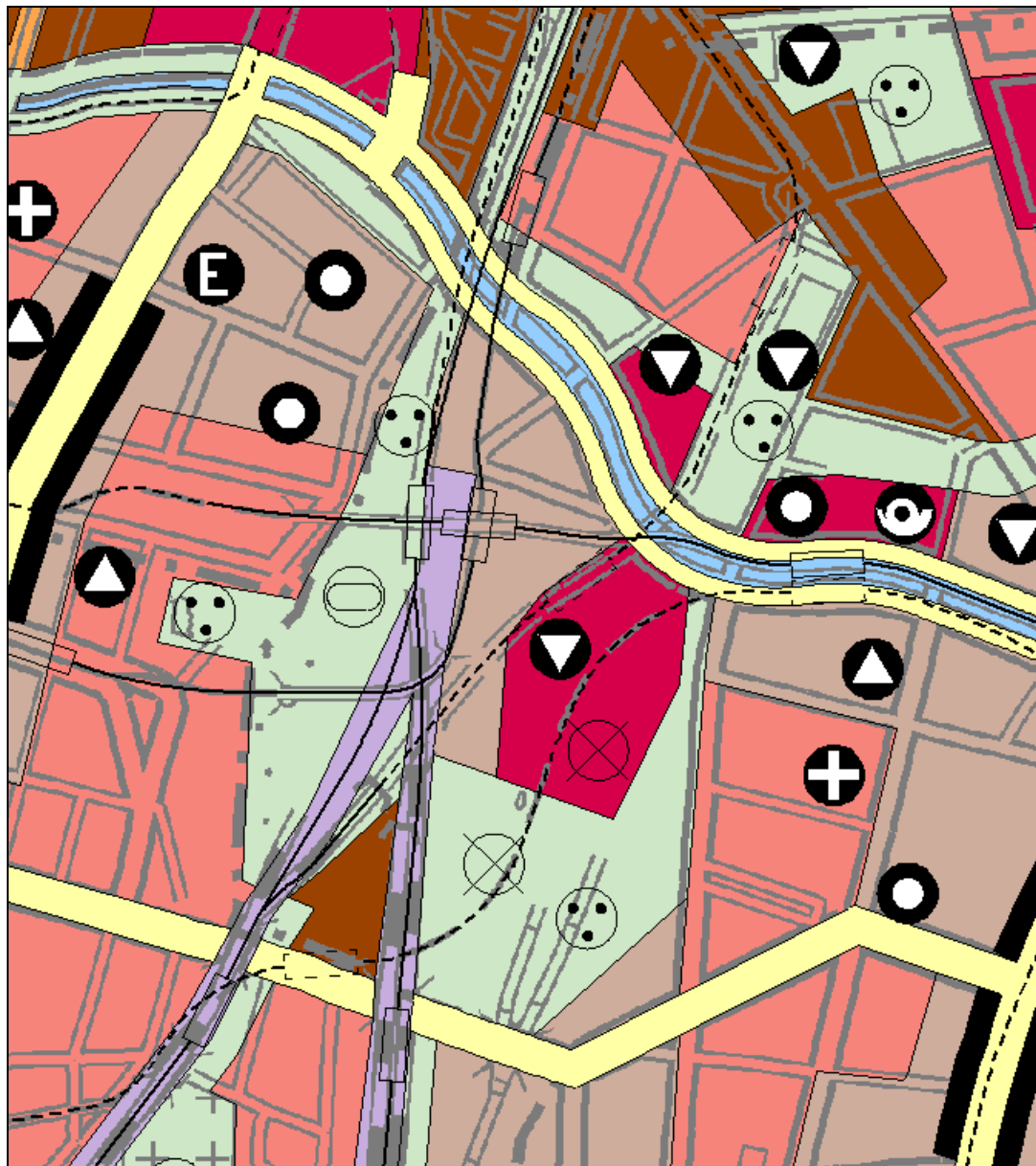


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan, Stand 2009

3.4 Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen

Im StEP Wohnen aus dem Jahr 1998 liegt das Plangebiet weder innerhalb eines prioritären Entwicklungsraums für die Neubauentwicklung, noch handelt es sich um einen nachrangig zu entwickelnden Standort.

Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

Der Flottwellstraße ist im übergeordneten Verkehrsnetz des StEP Verkehr Bestand (2011) keine Funktion zugeordnet. Gleiches gilt für die Planung für das Jahr 2025. Die jetzige Bedeutung der Straße Schöneberger Ufer als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) bleibt in der Planung 2025 unverändert, wohingegen die Potsdamer Straße in der Planung 2025 als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) dargestellt wird – im Bestand 2011 noch als großräumige Straßenverbindung (Stufe I) eingestuft - und damit eine Herabstufung erfährt.

3.5 Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)

In der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg (BVV-Beschluss 2007) sind die Entwicklungsziele für das gesamte Gleisdreieck bereits einbezogen. Das Plangebiet VI-140h VE ist als Mischgebiet ausgewiesen, westlich angrenzend ist die künftige Parkfläche als öffentliche Grünfläche dargestellt. Die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes sind im Gesamtzusammenhang der geplanten Entwicklung östlich der Flottwellstraße zu sehen. Insgesamt sollen hier Wohnungen und gewerbliche Nutzungen entstehen; wobei aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen der dringend erforderlichen Schaffung von Wohnbauflächen künftig ein höheres Gewicht auf die Wohnnutzung der Flächen gelegt wird. Eine Nutzungsmischung wird durch die drei Bebauungspläne VI – 140 g, h und i VE gesichert. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan stellt im Zusammenhang mit den Nachbarbauungsplänen eine Modifizierung und Konkretisierung der Ziele der BEP dar.

3.6 Landschaftsprogramm, Artenschutzprogramm

Durch das Landschafts- einschließlich Artenschutzprogramm für Berlin (LaPro in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.07.1994 (Amtsblatt für Berlin S. 2331), zuletzt geändert am 27.06.2006 (ABl. S. 2350)) werden die Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege in den Prozess des Wandels und der Entwicklung der Stadt integriert. Die Vorgaben des Programms sind behördenverbindlich. Dargestellt sind die Ziele in den Programmplänen Naturhaushalt / Umweltschutz, Biotop- und Artenschutz, Landschaftsbild sowie Erholung und Freiraum.

Programmplan Naturhaushalt / Umweltschutz

Das Plangebiet ist als Grün- und Freifläche dargestellt. Diese ist aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit zu erhalten und zu entwickeln.

Weiterhin liegt das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen.

Programmplan Biotop- und Artenschutz

Das Gebiet Flottwellstraße 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.

Programmplan Landschaftsbild

Das Plangebiet an der Flottwellstraße 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, ortstypische Gestaltelemente berücksichtigt und der Grünanteil auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen) entwickelt werden sollen.

Eine vorrangige Entwicklung sollte von Arten ruderaler Standorte (innerstädtische Brachflächen) sichergestellt werden.

Programmplan Erholung und Freiraumnutzung

Im Programmplan Erholung und Freiraumnutzung ist das Plangebiet als Grünfläche / Parkanlage dargestellt. In dieser sind insbesondere Entwicklungen und die Neuanlage mit viel-

fältigen Nutzungsmöglichkeiten, die Auslagerung störender und beeinträchtigender Nutzungen sowie die Verbesserung der Aufenthaltsqualität zu entwickeln.

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. Das Baufeld Flottwellstraße liegt innerhalb einer solchen Ausgleichsfläche 1. Priorität und ist Teil der Ausgleichsflächenkonzeption mit dem Ziel der Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage. Die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption ist durch die Planung betroffen, da der Ausgleich für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE auf einer Sammelausgleichsfläche im sog. Westpark erfolgen soll.

3.7 Planwerk Innere Stadt 2010

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

Das Planwerk Innenstadt wurde mehrfach fortgeschrieben und wird nun durch das Planwerk Innere Stadt 2010 sowohl räumlich als auch methodisch erweitert und ergänzt. Dieses stellt ein mögliches baulich-räumliches Bild für Teile des Bereichs innerhalb des S-Bahn-Rings dar. Im Vordergrund steht neben der Ausdifferenzierung von Räumen bzw. Adressen (Profilierung der „Kieze“) die Verknüpfung ortsbezogener und gesamtstädtischer Planungen.

Das Planwerk Innere Stadt schlägt für das Baufeld Flottwellstraße eine mehrteilige Blockrandbebauung vor. Bei den dargestellten Baukörpern handelt es sich jedoch um Gebäudechiffren, die beispielhaft sind und aufgrund der Dynamik von Planungsprozessen ggf. modifiziert werden müssen. In einem der im Planwerk formulierten Schwerpunkträume liegt das Baufeld nicht.



Abb. 4: Planwerk Innere Stadt, Stand 2011

3.8 Bestehendes Planungsrecht

Baunutzungsplan / Baufluchtlinien

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. Bis zu deren Entwidmung, war die Fläche überdies planfestgestellte Bahnfläche. Da Bahnflächen nicht i.S.d. § 173 BBauG übergeleitet wurden, sind Vorhaben auf den Flächen, die aus der Planfeststellung entlassen werden, nach § 34 oder § 35 BauGB zu bewerten.

Entlang der westlichen Geltungsbereichsgrenze bzw. der östlichen Begrenzung der Flottwellstraße verläuft die durch die „Allerhöchste Cabinets Ordre“ (ACO) festgestellte Straßen- und Baufluchtlinie vom 18.06.1870.

3.9 Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks

Im September 2005 wurde ein Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH (jetzt CA Immo Deutschland GmbH) über die städtebauliche Entwicklung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung für einzelne Baufelder und Grünflächen wurden formuliert. An diesen planerischen Entwicklungszielen hält der Bezirk im Grundsatz fest, allerdings mit geringeren baulichen Dichten. Diese Weiterentwicklung liegt dem Bebauungsplan VI-140h VE zu Grunde.

3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB

Bereits im Vorfeld erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreiecksgelände insbesondere zwischen Bezirk und Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung (heute Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt). Danach ist das Gebiet südlich des Schöneberger Ufers großräumig im Zusammenhang der bebauten Ortsteile zwischen der Bestandsbebauung westlich der Flottwellstraße, dem Baufeld „urbane Mitte“ und der Bebauung östlich der Möckernstraße als Gebiet nach § 34 BauGB einzustufen. Die Einstufung nach § 34 BauGB erfolgt, da das Baugrundstück trotz seiner Größe den Bebauungszusammenhang nicht unterbricht. Dies wird insbesondere durch die auf den angrenzenden Grundstücken vorhandene großräumige Bebauung vermittelt. Für das Bau-
feld Mitte wird Gewerbe (Büro und Dienstleistung), eine GFZ von 1,5 und GRZ 0,5 (Versiegelung bis max. 0,75 m) sowie eine Firsthöhe bis 20 m als zulässig erachtet.

3.11 Entwurf des Bebauungsplans VI-140

Der Bebauungsplan VI-140 soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine städtebauliche Neuordnung des Gleisdreiecks schaffen und als Grundlage für weitere detaillierte Teilbebauungspläne dienen. Das Bebauungsplanverfahren wurde bis zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und deren Auswertung geführt.

Der Entwurf des Bebauungsplans VI-140 (Stand Dezember 2007), weist im Bereich des Plangebietes Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung aus. Danach ist ein Mischgebiet mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,5 angestrebt. Hintergrund ist eine Nutzungsmischung von Arbeiten und Wohnen in direkter Nähe zum Park zu ermöglichen. Auch die Gliederung des Baufeldes durch die großzügigen Parkeingänge in Verlängerung der einmündenden Straßen (Kurfürsten- Pohl- und Lützowstraße) in drei Teilbereiche ist im Bebauungsplanentwurf VI-140 verankert.

Das Bezirksamt Friedrichshain–Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanentwurfs VI-140 und unter anderem die Weiterführung des Teilbebauungsplans VI-140h für die Flottwellstraße Mitte beschlossen.

Die Planungsziele des Bebauungsplanentwurfes VI-140 werden vor dem Hintergrund des angestrebten Nutzungskonzeptes der Entwicklung westlich der Flottwellstraße nun im vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE durch die durch Festsetzung ermöglichten Wohngebäude konkretisiert.

II Planinhalt

1 Entwicklung der Planungsüberlegungen

Das Plangebiet liegt im nordwestlichen Teil des Gleisdreiecks. Dieses befand sich durch die Teilung Berlins in einem planerischen Vakuum. In diesem Zeitraum von etwa 40 Jahren fielen die Flächen allmählich brach und wurden zunehmend von Pflanzen- und Tierarten besiedelt. Im Laufe der Jahre entwickelte sich auf diese Weise eine urbane Brache bzw. eine grüne Oase mit ganz eigenem Charakter, die aber von der Öffentlichkeit nicht betreten werden durfte.

Durch die Wiedervereinigung ergaben sich neue Rahmenbedingungen. Viele Flächen, die zuvor eine unattraktive Randlage an der innerstädtischen Grenze aufwiesen, wurden nun zu Grundstücken in zentraler Lage, wie z.B. der Potsdamer/Leipziger Platz. Die veränderte innerdeutsche Situation und die Entscheidung für Berlin als neuem Regierungssitz löste eine enorme Bautätigkeit aus. Diese konzentrierte sich vor allem auf den zentralen Bereich der Stadt. Ab 1992 befand sich am Potsdamer/Leipziger Platz Europas größte innerstädtische Baustelle. In dieser Zeit wurde das unmittelbar südlich angrenzende Areal des Gleisdreiecks als Fläche für die Baulogistik des Potsdamer Platzes sowie des Straßen- und des Fernbahntunnels genutzt. Gleichzeitig wurde im Rahmen der städtebaulichen Verträge zu den Bebauungsplanverfahren für den Potsdamer/Leipziger Platz festgelegt, dass für Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft auf dem Areal des Gleisdreiecks ein 16 ha großer Park anzulegen ist.

Durch die Wiedervereinigung rückte auch die zentrale Lage des Gleisdreiecks in Hinblick auf die Gesamtstadt wieder in den Vordergrund. Dies bewirkte ein allgemein zunehmendes Interesse an der Fläche, so dass die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie eine Aktualisierung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes für das Gleisdreieck beauftragt hat, (die Arbeitsgemeinschaft Gruppe Planwerk mit Becker Giseke Mohren Richard). Das Konzept schlug mehrere Teilgebiete für eine Bebauung vor. Die verbleibenden Flächen sollten zu einem Stadtpark mit hoher Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität entwickelt werden. Die Vorschläge des Entwicklungskonzeptes fanden Eingang in das 1999 beschlossene „Planwerk Innenstadt Berlin“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie.

Das Bebauungsplanverfahren VI-140 zur Entwicklung des Gleisdreiecks wurde im Rahmen der Trägerbeteiligung bei Wahrung der Gesamtkonzeption des Bebauungsplanentwurfs (Stand 1999) modifiziert.

Es wurden vier Baufelder bestimmt, darunter auch das sog. Baufeld Flottwellpromenade östlich der Flottwellstraße. Dies fand Niederschlag im Planwerk Innenstadt (Stand 2003).

Im September 2005 wurde ein städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Vivico Real Estate GmbH über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen, in dem die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung formuliert wurden. Das bisher isolierte Gelände des Gleisdreiecks soll durch die Baufelder, die die urbane bauliche Dichte der umliegenden Bebauung aufnimmt in den Stadtraum integriert werden. Um die planerischen Entwicklungsziele umzusetzen, wurde eine 2-Stufigkeit des Bebauungsplanverfahrens gewählt. Das Bebauungsplanverfahren VI-140 für das gesamte Gleisdreieck wurde im Jahr 2006 erneut mit einem Änderungsbeschluss weitergeführt und bis einschließlich der Behördenbeteiligung (Ende 2007) durchgeführt. Für die einzelnen Baufelder werden zur Konkretisierung der Planungsziele Teilbebauungspläne aufgestellt, sobald konkrete Planungen zu bestimmten Vorhaben vorliegen.

Die grundsätzlichen Entwicklungsziele fanden Eingang in die fortgeschriebene übergeordnete Planungen, dem Planwerk Innere Stadt und dem Flächennutzungsplan, (siehe Kap. I. 3.3. und I. 3.7)

In den nächsten Jahren soll das Baufeld Flottwellstraße Mitte zu einem attraktiven Wohnstandort entwickelt werden. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür.

2 Entwicklung des Städtebaulichen Konzepts

Das Baufeld Flottwellstraße soll zu einem attraktiven Wohn- und Dienstleistungsstandort in unmittelbarer Nähe zum neuen Stadtpark auf dem Gleisdreieck entwickelt werden.

Zur Konkretisierung des städtebaulichen Konzeptes beauftragte die CA Immo Deutschland GmbH zwei Planungsbüros mit der Erarbeitung städtebaulicher Testentwürfe, die stufenweise in einem diskursiven Verfahren weiter entwickelt wurden.

Großer Wert wurde auf die frühzeitige Abstimmung der Planung zwischen Eigentümer und dem für die Bebauungsplanaufstellung zuständigen Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sowie dem Bezirksamt Mitte gelegt, dessen Bezirksgrenze unmittelbar an das Plangebiet grenzt. Eigentümer und Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg einigten sich darauf, dass das städtebauliche Konzept der Arbeitsgemeinschaft Freie Planungsgruppe Berlin (FPB) und Claus Neumann Architekten Grundlage für das Bebauungsplanverfahren VI-140h VE sein soll.

Prägendes Element des städtebaulichen Konzeptes ist eine Bebauung, die von Nord nach Süd durch alle 3 Baufelder „mäandert“. Auf diese Weise entsteht eine bauliche Struktur, die interessante Raumfolgen und großzügige Außenräume entstehen lässt. Die Gebäude nehmen die Höhe der (geplanten) Umgebungsbebauung auf und sind weitgehend mit 6 bis 7 Vollgeschossen plus Staffelgeschoss geplant.

Dieser vorhabenbezogene Bebauungsplan soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes auf der mittleren Baufeldfläche schaffen. Durch die mäandierende Wohnbebauung werden hier insgesamt 3 Wohnhöfe gebildet. Während die beiden Höfe, die zum Park hin orientiert und weitgehend geschützt liegen, privater Natur sind, soll der der Straße zugewandte Wohnhof eher „halböffentlichen“ Charakter besitzen. Trotz recht hoher Baudichte entsteht durch die großzügig ausformulierten Wohnhöfe keine räumliche Enge. Das Konzept ermöglicht die räumliche Verzahnung von öffentlichem und privatem Grün.

Die verkehrliche Erschließung des Baufeldes erfolgt über die Flottwellstraße.

3 Vorhabenbeschreibung

Die Flottwellpromenade Projektentwicklungs GmbH & Co. KG beabsichtigt auf dem Gelände an der Flottwellstraße mehrere Wohngebäude mit einer Geschoßfläche von 24 900 m² (ca. 250 – 270 Wohneinheiten) und zwei Tiefgaragen mit jeweils ca. 80 Plätzen sowie die erforderlichen Erschließungsmaßnahmen zu errichten.

Auf Grundlage der städtebaulichen Figur und des Bebauungsplanentwurfs IV-140 h wurden fünf Architekturbüros mit der Hochbauplanung beauftragt. Daraus ergaben sich mehrere aneinandergereihte Häuser in den u-förmigen Baufeldern und ein Einzelhaus. Die Gebäude differenzieren sich in ihrer Fassadengestaltung, Orientierung und Farbgebung, weisen aber zugleich einen Ensemblecharakter auf.

Die Gebäude umfassen sechs Vollgeschosse sowie ein Staffel- und Erdgeschoss und ein Untergeschoss als Nichtvollgeschoss. Im Erdgeschoss befinden sich hauptsächlich Nebennutzungen wie Fahrrad- und Müllräume, Tiefgarage und teils Wohn- und Gewerberäume. In den Obergeschossen sind Wohnungen angeordnet. Die Erschließung der Gebäude erfolgt von der Flottwellstraße und den Rampen zum Park im Norden und Süden des Grundstücks. Die Erschließung der Tiefgaragen erfolgt direkt von der Flottwellstraße mit je einer Aus- und Einfahrt.

4 Durchführungsvertrag

Im September 2005 wurde ein Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin und der Vivico Real Estate GmbH (jetzt CA Immo Deutschland GmbH) über die weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Zur Sicherung der Entwicklungsziele und deren Realisierung wurde zwischen der Flottwellpromenade Projektentwicklungs GmbH & Co. KG und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. In die-

sem verpflichtet sich die Vorhabenträgerin dazu, das Vorhaben innerhalb einer mit dem Bezirk festzulegenden Frist durchzuführen.

Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes. Das Vorhaben wird durch den, dem Durchführungsvertrag als Anlage beigefügten Projektplan weiter konkretisiert. Dieser besteht aus dem städtebaulichen Konzept, den Hochbauentwürfen und dem Freiraumkonzept.

Darüber hinaus sind im Durchführungsvertrag die folgenden Verpflichtungen der Vivico gegenüber dem Land Berlin (im Rahmenvertrag zur Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks) für das Planungsgebiet konkretisiert. Dies sind:

- die Vorbereitung und Durchführung der städtebaulichen Maßnahme durch die Bauherren auf eigene Kosten, insbesondere die Neuordnung der Grundstücksverhältnisse und die Ausarbeitung der städtebaulichen Planung inkl. Umweltbericht,
- die Übernahme von Kosten, die zur notwendigen Erweiterung der bestehenden sozialen Infrastruktur als Folge der städtebaulichen Maßnahme anfallen (In Abstimmung mit dem Bezirk betrifft dies die Realisierung / Finanzierung einer Kindertagesstätte mit 20 Plätzen, möglichst im Gebiet oder der Finanzierung von Plätzen in einer anderen Kindertagesstätte im näheren Einzugsbereich).
- die Kosten für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die durch den geplanten Eingriff notwendig werden und außerhalb des Plangebietes entstehen.

Der Vorhabenträger verpflichtet sich des Weiteren zur:

- Ausstattung sämtlicher Außenbeleuchtungsanlagen mit Natrium-Hochdrucklampen (Kaltlichtlampen) zur Schonung der Insektenpopulation.
- (anteiligen) Übernahme der Kosten für das Signalprogramm an den lichtsignalisierten Knotenpunkten (KP) Schöneberger Ufer / Flottwellstraße und Schöneberger Ufer / Köthener Brücke.

4.1 1. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag

Gemäß § 6 Abs. 4 AGBauGB wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE am 12. November 2012 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angezeigt, Aufgrund der dort vorgebrachten Beanstandung und Empfehlungen (siehe Kap. IV 11.) wurde der zwischen Berlin und dem Vorhabenträger geschlossene Durchführungsvertrag VI – 140 h VE vom 10./11. September 2012 wie folgt geändert:

§ 1 Projektplan

(1) In § 4 Abs. 1 des Durchführungsvertrag VI – 140 h VE vom 10./11. September 2012 verpflichtet sich der Vorhabenträger, die erforderlichen Baumaßnahmen auf den Grundstücken des Plangebietes entsprechend dem Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlage 2 des Vertrages) durchzuführen. Diese Regelung wird geändert:

Der Vorhabenträger verpflichtet sich nunmehr, die erforderlichen Baumaßnahmen auf den Grundstücken des Plangebiets nach Maßgabe des Projektplans (Anlage 3 des Vertrages) durchzuführen.

(2) Die Projektplanung wird um die Anlage 3 a ergänzt. Im Erdgeschoss des Projektplans werden jetzt zusätzlich die Gewerbeflächen dargestellt. Diese befinden sich ausschließlich im Erdgeschoss, in allen anderen Obergeschossen ist ausschließlich Wohnnutzung vorgesehen.

§ 2 Umbau der Flottwellstraße zur Wohnstraße

Es ist beabsichtigt, die Flottwellstraße zu einer Wohnstraße umzubauen. Der Vorhabenträger beabsichtigt, sich an den Kosten für den Umbau zu beteiligen. Die Einzelheiten werden die Parteien in einem Ergänzungsvertrag regeln.

§ 3 Niederschlagsentwässerungskonzept

(1) Das auf dem Grundstück anfallende Regenwasser darf auf Grund einer geltenden Einleitbeschränkung der Berliner Wasser Betriebe (BWB) nur gedrosselt in den Regenwassersammler der Flottwellstraße über drei Übergabeschächte eingeleitet werden.

(2) Zu diesem Zweck wird das Niederschlagswasser den in den Außenbereichen befindlichen Speicherbehältern zugeführt. Diesen Speichern sind Regenwasserhebeanlagen nachgeschaltet, die das Regenwasser mit dem zulässigen Volumenstrom an das Regenwassernetz der BWB anbinden.

§ 4 Grenzbereichsvereinbarung

Der Vorhabenträger beabsichtigt, mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine Grenzbereichsvereinbarung schließen, in der unter anderem die stadtgestalterischen und städtebaulichen Anforderungen an den Grenzbereich zwischen privatem Grundstück und dem öffentlichen Park beschrieben werden.

Die übrigen Vereinbarung des Durchführungsvertrag VI – 140 h VE vom 10./11. September 2012 bleiben vollumfänglich bestehen.

5 Intention des Planes

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung für ein Wohnquartier sichergestellt werden. Er dient der Wohnraumversorgung der Bevölkerung in innerstädtischer Lage.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan soll gemäß § 1 Abs. 5 BauGB eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und die umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Er soll dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln.

Insgesamt soll ein lebendiges Quartier in einem attraktiven Wohnumfeld entstehen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI -140h VE soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens schaffen.

5.1 Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung

Im Rahmen der Entwicklung der städtebaulichen Studie wurden Aspekte der Nachhaltigkeit betrachtet.

Standortmerkmale

- Bei dem Standort handelt es sich aufgrund seiner Standortmerkmale um ein sehr gut erschlossenes und gut mit technischer und sozialer Infrastruktur versorgtes Gebiet bei dem die Qualitäten, Innenstadtlage, Parknähe, Nähe zu kulturellen Einrichtungen überwiegen.
- Es besteht jedoch eine Belastung durch den Verkehrslärm und Lärm durch den Schienenverkehr, deren Auswirkung durch passive Lärmschutzmaßnahmen gemindert werden können. Eine städtebauliche Reaktion (geschlossene Bebauung zum Park) steht dem Anspruch an räumlicher Verzahnung mit dem Park gegenüber.
- Am Standort befinden sich Bodenverunreinigungen, die im Zuge der Entwicklung der Flächen beseitigt werden.

Soziokulturelle und funktionale Aspekte

- Das Gebiet befindet sich im Umbruch. Durch die geplante Neubebauungen und den Park erfährt die Flottwellstraße eine Aufwertung. Der Entwurf stellt einen eigenen charakteristischen Baukörper dar, der zu einer hohen Identifikation führt, sich aber

trotzdem durch die Aufnahme der Kubatur der umgebenden Bebauung gut in sein städtebauliches Umfeld einfügt.

- Belebung und damit einer stärkeren sozialen Kontrolle führen prinzipiell zu mehr Sicherheit der Bewohner und der Parknutzer.

Prozessqualität

- Der Planungsprozess, die Diskussion von Varianten mit der Eigentümerin, den Bauherren, dem Nachbarbezirk, den Parkplanern sowie die anschließende Information und Diskussion mit den Bürgern (30.5.2011) führt zur Optimierung der Planungsziele und ihrer Konkretisierung und dient der Planungssicherheit und Akzeptanz.
- Die gemeinsam entwickelten Planungsziele wie städtebauliche Orientierung an dem Gebiet „Potsdamer-Straßen-Kiez“ und die Aufnahme der dort geplanten und vorhandenen Kubaturen sowie der räumlichen Verzahnung mit dem geplanten Park führen zu einer optimalen Eingliederung des Gebiets und zu hoher städtebaulichen Qualität.
- Durch die zunehmende Nachfrage von Wohnungen in der Innenstadt (S-Bahnring) ist eine Modifizierung der Planungsziele hinsichtlich des Nutzungskonzepts (Erhöhung des Wohnanteils) als nachhaltig zu betrachten.

Ökologie

- Die Planung folgt gesamtstädtisch dem Grundsatz der Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Es werden Stadtbrachen in Anspruch genommen und die Bodenversiegelung durch eine urbane bauliche Dichte zugunsten der öffentlichen Freifläche begrenzt. Somit wird das Ziel der geringen Inanspruchnahme von Flächen, weitgehende Schonung von Boden und Naturraum sowohl gesamtstädtisch als auch auf den Standort bezogen erreicht.
- Im Zuge der Entwicklung werden Bodenverunreinigungen beseitigt.
- Es wurde im Rahmen des vorhabenbezogenen B-Planes eine Umweltprüfung (siehe Kap. 6. Umweltbericht) durchgeführt und Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von Eingriffen bestimmt. Dabei wurden auch die Auswirkungen auf das Stadtklima untersucht und bewertet. Das Mikroklima wird durch Gründächer und Anpflanzungen verbessert.

Ökonomie

- Eine effektive bauliche Ausnutzung des Grundstückes kann auf Ebene des Städtebaus ein Indikator für Wirtschaftlichkeit sein. Dies darf allerdings nicht zu Lasten der Qualität soziokultureller und funktionaler Qualität führen. Diese Schwelle wurde in den Varianten untersucht. Der Entwurf für das Baufeld Mitte hat einerseits mit einer GFZ von ca. 2,4 eine hohe urbane Dichte, andererseits werden durch großzügige Höfe eine gute Belichtung, ein großzügiger Sozialabstand und eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der Freiflächen geschaffen. Weitere Faktoren sind die kleinteilige Parzellierungsmöglichkeiten, die auch eine langfristige Umnutzung ermöglichen und eine Verringerung des Erschließungsaufwands sowie die Optimierung der möglichen Grundrisse.

6 Umweltbericht

Zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung (UP) durchgeführt und in folgendem Umweltbericht dargestellt.

6.1 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 vorhabenbezogenen 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 Bebauungsplanverfahren 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).

6.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE befindet sich im Westen des Gleisdreiecks und hat eine Größe von 10.390 m². Das Planungsgebiet umfasst die mittlere Teilfläche des Baufeldes Flottwellstraße.

Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein neues Wohnquartier am künftigen Park auf dem Gleisdreieck zu schaffen. Es werden Wohngebäude festgesetzt. Neben den Wohnungen sind in den Erdgeschossen und 1. Obergeschossen weitere Nutzungen wie Gastronomie, Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke, nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe und Räume für freie Berufe zulässig. Der Bebauungsplan eröffnet zudem die Möglichkeit der teilweisen Unterbauung des Grundstückes mit zwei Tiefgaragen.

Unter Berücksichtigung der durch die Planzeichnung festgesetzten Flächen der Tiefgaragen auf den nicht überbaubaren Flächen, ist eine GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO von 0,8 möglich.

6.1.2 Darstellung der für die Planung relevanten fachgesetzlichen und fachplanerischen Ziele des Umweltschutzes 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 relevante, Fachgesetze, Verordnungen und Richtlinien mit Umwelt schützendem Charakter sowie übergeordnete Planungen mit Zielaussagen zum Umweltschutz, die als Grundlage und Bewertungsmaßstäbe für die Ermittlung der Umweltauswirkungen der Planung heranzuziehen sind.

Bundesnaturschutzgesetz

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

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

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

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

Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten, ist über die Vermeidung, den Ausgleich und den Ersatz nach den Vorschriften des Baugesetzbuches zu entscheiden (§ 18 BNatSchG). Gemäß § 1a BauGB sind die Vermeidung und der Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in der Abwägung zu berücksichtigen. Der Ausgleich erfolgt über Flächen oder Maßnahmen zum Ausgleich. Der Eingriff in Natur und Landschaft wird im Rahmen des

Umweltberichtes ermittelt und Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich von Eingriffen festgesetzt oder vertraglich gesichert.

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

§ 44 Abs. 1 BNatSchG enthält Zugriffsverbote zum Schutz 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. Im Bebauungsplanverfahren ist daher zu prüfen, ob auf der zu beplanenden Fläche besonders oder streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten vorkommen und ob durch die Planung Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG betroffen sind. Werden geschützte Arten festgestellt und kann das Vorhaben nicht so geplant werden, dass diese Arten oder deren Lebensstätten nicht beeinträchtigt werden, so ist in eine artenschutzrechtliche Ausnahmelage zu planen. Die artenschutzrechtlichen Belange unterliegen nicht der baurechtlichen Abwägung.

Bundes-Immissionsschutzgesetz und Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin mit den entsprechenden Richtlinien und Verwaltungsvorschriften (BImSchV, DIN 18005, TA Lärm/TA Luft)

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

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

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

Die Lärmaktionsplanung erfolgt rahmensetzend für die gesamtstädtische Ebene als auch konkretisierend für 12 ausgewählte Konzeptgebiete und 8 ausgewählte Konzeptstrecken. Das Planungsgebiet gehört nicht zu einem solchen Konzeptgebiet.

Im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegt kein sog. Hot Spot. Alle Straßen mit hohen Lärmkennziffern bilden das Hot Spot Netz der Lärmaktionsplanung.

Gemäß der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen 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.

Im Rahmen der Umweltprüfung werden die Umweltauswirkungen durch Fachgutachten zu Lufthygiene und Lärm untersucht und ihre Erheblichkeit eingeschätzt.

Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)

Zweck des Bodenschutzgesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren. Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen sind zu sanieren und es ist Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie sei-

ner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden.

Im Rahmen der Umweltprüfung werden die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden untersucht. Die Böden wurden im Planungsgebiet beprobt und hinsichtlich einer orientierenden Altlastenuntersuchung bewertet.

Wasserhaushaltsgesetz (WHG)

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

Oberirdische Gewässer sind von den Planungen nicht betroffen. Das Gesetz wird durch die Planung daher nicht berührt.

Landschaftsprogramm (LaPro)

Fachplanerische Zielsetzungen ergeben sich in Berlin insbesondere aus dem Flächennutzungsplan und das auf diesen bezogene Landschaftsprogramm (LaPro) (einschließlich Artenschutzprogramm). Das Landschaftsprogramm stellt Entwicklungsziele und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege aufgrund der inhaltlichen Regelungen des Berliner Naturschutzgesetzes in vier aufeinander abgestimmten Teilplänen mit folgenden Inhalten für das Gebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans dar:

- Teilplan „Naturhaushalt/Umweltschutz“

Der Programmplan „Naturhaushalt/Umweltschutz“ stellt empfindliche und wertvolle Räume als Vorranggebiete für die Naturgüter Klima, Boden und Wasser dar. Als Ziele für die o.g. Schutzgüter werden in Siedlungsgebieten die Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen (durch Entsiegelungen, Dach-, Hof- und Wandbegrünungen) formuliert. Bei Verdichtung sind kompensatorische Maßnahmen vorzusehen sowie die Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes, eine dezentrale Regenversickerung und die Förderung emissionsarmer Heizsysteme.

Das Planungsgebiet liegt wie die gesamte Innenstadt im Vorranggebiet Luftreinhaltung. In diesem Vorranggebiet sind Emissionen zu mindern, Freiflächen zu erhalten, der Vegetationsanteil zu erhöhen und empfindliche Nutzungen sind vor Immissionen zu schützen.

Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen. Das Bebauungsplangebiet selbst ist im Programmplan zusammen mit dem gesamten Gleisdreieck als Grünfläche dargestellt. Dieses Ziel ist im Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks zu interpretieren. Die Entwicklung eines Großteils des Gleisdreiecks zu einem Park war nur in Verbindung mit der Arrondierung der Baufelder am Rand des Parks zu realisieren. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Fachgutachten zum Stadtklima erarbeitet.

- 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 Planungsgebiet 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.

Als Ziel wird die Umwandlung, Neuschaffung, Renaturierung von sonstigen Prioritätsflächen des Biotopschutzes und Biotopverbundes und die vorrangige Entwicklung von Arten ruderaler Standorte (innerstädtische Brachflächen) benannt.

Die genannten Ziele sind auf das Planungsgebiet nur bedingt anwendbar, da es sich im Bestand um einen für den Biotop- und Artenschutz geringwertigen Standort handelt. Die Fläche ist durch die Nutzung als Baulogistikfläche des Potsdamer Platzes und durch die folgende Nutzung als Golfplatz im Artenbestand sehr stark verarmt. Bedeutung nehmen nur die mehrschichtigen Gehölzbestände an der Flottwellstraße ein.

- 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 Planungsgebiet 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, ortstypische Gestaltelemente berücksichtigt und der Grünanteil auf Infrastrukturf Flächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen) entwickelt werden sollen. Bei Siedlungserweiterungen sind ortsbildprägende Freiflächen, begrünte Straßenräume und Stadtplätze anzulegen.

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

Die genannten Ziele sind auf das Planungsgebiet nur bedingt anwendbar, da es sich im Bestand um einen in Bezug auf das Landschaftsbild immer wieder überformten Standort handelt. Typische Elemente sind daher nicht vorhanden. Auch Landschaftsbildschäden wurden bereits beseitigt.

- Teilplan „Erholung und Freiraumnutzung“

Im Programmplan Erholung und Freiraumnutzung ist das Planungsgebiet als Grünfläche/Parkanlage dargestellt. Als Ziel wird die Entwicklung und Neuanlage einer Grünfläche mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten benannt. Störende und beeinträchtigende Nutzungen sind auszulagern und die Aufenthaltsqualität ist zu verbessern.

Die in den Teilplänen genannten Ziele werden nach Möglichkeit bei den geplanten Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen Kap. 6.2.3.3 berücksichtigt.

- Gesamtstädtische Ausgleichsfunktion

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

Das Planungsgebiet liegt innerhalb einer solchen überbezirklichen Ausgleichsfläche und ist Teil der Ausgleichsflächenkonzeption. Ziel ist die Entwicklung eines Parks auf dem Gleisdreieck (VI-140a). Die Darstellung des Planungsgebietes als Parkfläche ist jedoch der Maßstäblichkeit geschuldet. Der Plan berücksichtigt nicht, dass die Ränder des Parks einer baulichen Entwicklung zugeführt werden sollen, um das Gleisdreieck wieder in das Stadt-

gefüge einzubeziehen. Diese Bebauung des Randes war Grundvoraussetzung für die Entwicklung der künftigen Parkflächen.

Landschaftsplan

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Landschaftsplanes VI-L-1a „Gleisdreieck“. Der Plan wurde 1982 eingeleitet und 1983 in die frühzeitigen Beteiligungsschritte gegeben. Ein Biotopflächenfaktor -BFF- als ökologischer Mindeststandard wurde nicht festgesetzt. Dieser Landschaftsplan berücksichtigt noch nicht die Entwicklungen, die sich nach der Wende durch die Gestaltung des Potsdamer Platzes und die damit verbundene Aufwertung des Gleisdreiecks als Parks ergeben haben. Eine Berücksichtigung dieser Planung ist daher nicht erforderlich, da er von anderen Rahmenbedingungen ausgeht.

Denkmalschutzgesetz

Im Geltungsbereich befinden sich keine Denkmäler gemäß § 10 i.V.m. § 11 Abs. 2 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln). Südlich des Bebauungsplangebietes im künftigen Bebauungsplangebiet VI-140i verläuft die Hochbahn, die Baudenkmal ist.

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 14.01.2011) derzeit keine Bodendenkmale. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 erfolgte vom Landesdenkmalamt Berlin, Fachgebiet Archäologische Denkmalpflege jedoch der Hinweis, dass das gesamte Plangebiet des Bebauungsplans VI-140 als archäologisches Verdachtsgebiet mit zahlreichen ur- und frühgeschichtlichen Fundplätzen zu betrachten ist. Es handelt sich hierbei um einen neuzeitlichen Friedhof. Das weitere Auftreten von Bodenfunden ist zu erwarten. Aus diesem Grund sollen alle Bodeneingriffe innerhalb des Plangebietes im Vorfeld mit der Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abgestimmt werden.

STEP 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 System 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

Die das Planungsgebiet umgrenzende Wohnnutzung ist den Bereichen zuzuordnen, die zukünftig (bis 2050) von einer ansteigenden bioklimatischen Belastung betroffen sein werden. Die Belastung wird bis 2050 weiter zunehmen, da eine ungünstige bioklimatische Situation im Bestand besteht. 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 angrenzenden Wohngebiete der Pohl- und Lützowstraße gehören jedoch nicht zu einem prioritären Handlungsfeld, im Gegensatz zum weiter nördlich gelegenen Potsdamer Platz.

Die Stadtbäume sind dem aktuellen Handlungsbedarf zugeordnet, da sie als grundsätzlich als empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer gelten.

Der angrenzende (zukünftige) Park auf dem Gleisdreieck ist als eine Grün- und Freifläche von mittlerer bis hoher stadtklimatischer Bedeutung dargestellt. Diese Grün- und Freiflächen sind zu qualifizieren und anzupassen.

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

6.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

6.2.1 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsgegenstand ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE und die durch die Planung voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen.

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen der geplanten Nutzungen auf den Naturhaushalt 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 Planungsgebiet angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten.

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden sowie Wasser (orange dargestellt in Abb. 5) erstrecken sich auf das Planungsgebiet (rot dargestellt in Abb. 5) selbst, da durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über das Planungsgebiet hinausgehenden Auswirkungen verursacht werden. Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt beschränkt sich ebenfalls auf das Planungsgebiet, da das Planungsgebiet durch die Vornutzung als Golfplatz sehr stark verarmt ist hinsichtlich seines Arteninventars und über das Planungsgebiet hinaus gehende Wirkungen nicht wahrscheinlich sind.



Abb. 5: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume Umweltprüfung

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter (violett dargestellt in Abb. 5) umfasst die südlich des Planungsgebietes verlaufende Hochbahn, die Baudenkmal ist und im Sinne des Umgebungsschutzes vor Beeinträchtigungen zu schützen ist sowie das Planungsgebiet selbst, da hier Bodendenkmale vorkommen könnten.

Die Schutzgüter Klima / Luft sowie die Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung (blau dargestellt in Abb. 5) umfassen neben dem Planungsgebiet die angrenzenden empfindlichen bestehenden und geplanten Nutzungen, da hier Auswirkungen durch Schallemissionen möglich sind bzw. Wirkungen auf das Planungsgebiet zu erwarten sind.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild (grün dargestellt in Abb. 5) berücksichtigt die Sichtbeziehungen, die im Zusammenhang mit dem Planungsgebiet stehen und beeinträchtigt werden könnten.

6.2.2 Bestandsaufnahme und -bewertung des derzeitigen Umweltzustandes

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Bebauungsplanes VI-140 beschlossen. Zeitlicher Ausgangspunkt für die Betrachtung der Umweltauswirkungen für die Umweltprüfung ist der Umweltzustand zum Zeitpunkt des Teilungsbeschlusses zum VI-140h. Zu diesem Zeitpunkt war die Golfplatznutzung bereits aufgegeben (seit Anfang 2009) und die Bauarbeiten zum Park auf dem Gleisdreieck begonnen. Die Fläche stellte sich demnach primär als Baustellenfläche bzw. als Brachfläche dar. Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten dargestellt.

6.2.2.1 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

6.2.2.1.1 Bestand

Lärmemissionen

Das Planungsgebiet wurde hinsichtlich seiner schalltechnischen Belastung untersucht und hinsichtlich der Auswirkung der Überarbeitung des Verkehrsgutachtens und der daraus resultierenden Verkehrsmengen überarbeitet (ALB, August 2011 / Überarbeitung Februar und April 2012). Die gutachterliche Untersuchung zeigt, dass das Planungsgebiet im Bestand bereits durch Verkehrs- und Schienenverkehrslärm vorbelastet ist. Die vorhandenen KFZ-Lärmbelastungen setzen sich aus dem Straßenverkehr auf der Flottwellstraße, der Pohlstraße, der Lützowstraße und dem Schöneberger Ufer zusammen.

Die Tagesbelastungen auf dem Schöneberger Ufer und der Potsdamer Straße umfassen rd. 32.900 Kfz/24h. Im Zuge der Flottwellstraße liegen diese Belastungen zwischen 4.300 und rd. 5.000 Kfz/24h. Demgegenüber sind die Belastungen im Zuge der Lützowstraße mit 2.250 Kfz/24h und der Pohlstraße mit rd. 1.200 Kfz/24h deutlich geringer. Gerade die Emissionen im Bereich des Schöneberger Ufers wirken im Bestand auf das Planungsgebiet, da keine Bebauung mit Barrierewirkung vorhanden ist. Für die Verkehrslärmberechnungen sind neben den vorhandenen Straßen im Untersuchungsraum, die U-Bahnlinien U1 und U2 sowie die südöstlich des Plangebietes gelegenen und bis zu einem Tunnelportal oberirdisch verlaufenden Gleise von Strecken der Deutschen Bahn AG von Bedeutung.

An den Immissionsorten in der Flottwellstraße werden im Bestand als höchste Schallpegel tags 63 dB(A) und nachts 57 dB(A) an den Außenfassaden entlang der Flottwellstraße erreicht. Am höchsten sind die Werte am Karlsbad mit tags 64,4 dB(A) und nachts 58,5 dB(A). Hiermit werden die Orientierungswerte für Mischgebiete zum Teil bereits überschritten. Überschreitungen der Orientierungswerte gelten als Indiz, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gegeben sind und werden daher hier herangezogen.

Erschütterung

Östlich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE verläuft unterirdisch der Nord-Süd-Fernbahntunnel. Dazwischen kreuzt die U-Bahn-Linie U1 in Ost-West-Richtung auf einem Viadukt und verläuft damit nahe der südlichen Grundstücksgrenze. Weiter südlich befindet sich die U-Bahn-Trasse U2. Es wurde daher gutachterlich untersucht (Wölfel 2012), ob der im Bestand vorhandene Schienenverkehr relevante Auswirkungen auf die Bebauung haben könnte. Dies ist im Kapitel 6.2.3.1.1 dargestellt.

Erholungsfunktion

Die Fläche hat im Bestand keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge. Die Zwischennutzung als Golfplatz wurde vor zwei Jahren aufgegeben. Die Fläche ist eingezäunt und von der Flottwellstraße aus nicht zugänglich.

6.2.2.1.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Lärmbelastung und einer Erhöhung der Verkehrsmengen, da das Planungsgebiet und die angrenzende Bebauung insbesondere durch die Hochbahnen bereits vorbelastet sind.

Es besteht keine Empfindlichkeit gegenüber Verlust an Erholungsfläche, da die Fläche im Bestand keine Bedeutung als Erholungsfläche hat.

6.2.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

6.2.2.2.1 Pflanzen Bestand

Für das Planungsgebiet erfolgten im Juli 2006 eine Biotoptypenkartierung sowie eine floristische Aufnahme, eine ergänzende Begehung zur Aktualisierung der Erfassung wurde im Oktober 2011 durchgeführt (Dr. Halfmann & Rothe) und die Ergebnisse direkt (ohne Erstellung eines eigenständigen Gutachtens) in den Begründungstext aufgenommen. Das Pla-

nungsgebiet wurde im Jahr 2006 noch als Golfplatz genutzt und war damit bereits sehr stark überprägt. Der prägende Gehölzbestand am westlichen Grundstücksrand ist bis heute das einzige Wert gebende Element.

Der Gehölzbestand aus heimischen und nichtheimischen Gehölzen auf und am oberen Rand der Böschung entlang der Flottwellstraße weist heute im Bereich des hier zu betrachtenden westlichen Grundstücksrandes nur sehr lückig stockende Bäume mittleren Alters auf. Es handelt sich um Hybrid-Pappeln (*Populus x canadensis*), Berg-Ahorn (*Acer pseudoplatanus*), Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*) und Götterbaum (*Ailanthus altissima*). Dazwischen kommen im Wechsel mit flächig ausgeprägten Waldreben-Schleiern (*Clematis vitalba*) junge Robinien (*Robinia pseudoacacia*), Berg-Ahorn, Götterbaum und Pappeln (*Populus* spp.) auf (An- und Jungwuchs, lokal Dickungsstadien). Zerstreut treten Blasenstrauch (*Colutea arborescens*), und Silberregen (*Fallopia baldschuanica*), vereinzelt auch Rosen (*Rosa* spec.) hinzu. Der Unterwuchs wird von Stauden stickstoffliebender Ruderalfluren aufgebaut. Aus naturschutzfachlicher Sicht kommt dem Bestand ein mittlerer Wert zu. Ein gesetzlicher Schutzstatus besteht nicht.

Im Zuge der Baufeldfreimachung für die Umsetzung des Parks auf dem Gleisdreieck wurden die Rasensoden des Golfplatzes entfernt. Der Boden mit teils schotterreichem, teils sandig-kiesigem Substrat ist inzwischen mit lückiger, teilweise auch dichter schließender Ruderalvegetation bewachsen. Prägend sind dominierender Weiß-Klee (*Trifolium repens*) und Gewöhnlicher Beifuß (*Artemisia vulgaris*). Hinzu treten weitere Arten der einjährigen Ruderalgesellschaften und der zwei- und mehrjährigen ruderalen Staudenfluren sowie deren Begleiter. Häufig sind dabei Hopfenklee (*Medicago lupulina*), Bastard-Luzerne (*Medicago x varia*), Kanadisches Berufkraut (*Conyza canadensis*), Kanadische Goldrute (*Solidago canadensis*) und Wilde Möhre (*Daucus carota*), daneben auch Rauke (*Sisymbrium* cf. *loeselii*), Rainfarn (*Tanacetum vulgare*), Schmalblättriger Doppelsame (*Diplotaxis tenuifolia*), Spitz-Wegerich (*Plantago lanceolata*), Breit-Wegerich (*Plantago major*), Gänsefuß-Arten (darunter *Chenopodium album*, *Ch. rubrum*) und Zweijährige Nachtkerze (*Oenothera biennis*). Desweiteren kommen Melde (*Atriplex* spec.), Echte Kamille (*Matricaria recutita*), Schwarzer Nachtschatten (*Solanum nigrum*), Gewöhnliches Bitterkraut (*Picris hieracioides*), Schmalblättriges Greiskraut (*Senecio inaequidens*), Grüne Borstenhirse (*Setaria viridis*), Wicken-Arten (*Vicia angustifolia*, *Vicia* spec.), Krause Distel (*Carduus crispus*) und Lanzett-Kratzdistel (*Cirsium vulgare*) vor. Am Übergang zum randlichen mehrschichtigen Gehölzbestand tritt lokal Land-Reitgras (*Calamagrostis epigeios*) hinzu. Insbesondere im westlichen Teil der Fläche ist zerstreut Anwuchs von Robinie und Götterbaum zu verzeichnen. Der ruderal geprägte Biotopkomplex kennzeichnet stark gestörte Standorte und weist aus naturschutzfachlicher Sicht lediglich einen eingeschränkten (geringen bis mittleren) Wert auf. Er fällt nicht unter den gesetzlichen Schutz.

6.2.2.2.2 Tiere Bestand

Im Rahmen des Bebauungsplans VI-140 erfolgten faunistische Untersuchungen zu den Tiergruppen Vögel (Aves), Kriechtiere (Reptilia), Laufkäfer (Carabidae) und Heuschrecken (Saltatoria) für den Umgriff des gesamten Gleisdreiecks. Die Untersuchungen wurden für den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE ausgewertet und es wurde eine ergänzende Begehung 2011 vorgenommen hinsichtlich des Potenzials der Fläche für das Vorkommen streng geschützter Arten, da diese im Bebauungsplanverfahren durch den § 44 BNatSchG eine herausragende Bedeutung zukommt (vgl. Kap. 6.2.3.5).

Das Planungsgebiet wurde sowohl 2006 als auch 2011 hinsichtlich des Vorkommens von Vogelarten begangen, wobei 2011 nur eine ergänzende gutachterliche Einschätzung hinsichtlich des Vorkommens streng geschützter Vogelarten anhand der Parameter Bewuchs und Störungsintensität erfolgte. Auf der Fläche konnten keine Hinweise für eine Besiedelung durch Vogelarten gefunden werden. Ob eine Besiedelung durch Bodenbrüter, wie dem streng geschützten und in Berlin vom Aussterben bedrohten Brachpieper *Anthus campestris* erfolgt, kann auf Grund des Untersuchungszeitraumes nicht endgültig eingeschätzt werden. Jedoch sprechen die intensive Nutzung der Fläche sowie das umfangreiche Baugeschehen auf unmittelbar angrenzenden Flächen dagegen. Ergänzende Untersuchungen erfolgen aufgrund der gutachterlichen Einschätzung nicht.

Zu den ganzjährig geschützten Niststätten gehören solche, die über mehrere Jahre genutzt werden, wie Greifvogelhorste, Baumhöhlen und Höhlen sowie Nischen an Gebäuden, die

als Fortpflanzungsstätten von verschiedenen Vogelarten und Quartiere von Fledermäusen genutzt werden können. An den wenigen und einen geringen Durchmesser aufweisenden Bäumen am westlichen Rand des B-Plangebietes wurden keine Baumhöhlen nachgewiesen, so dass das Vorhandensein von Vogelbrutplätzen sowie Fledermausquartieren ausgeschlossen werden kann.

Die streng geschützte Art Zauneidechse wurde bisher einmal am 15. Juni 2010 mit einem Jungtier am südlichen Rand des Gleisdreiecks, im Bereich der Yorckbrücken, nachgewiesen (K.-H. Kielhorn schriftl. Mitt.). Der Fundpunkt liegt ca. 500 m vom Planungsgebiet entfernt. Zwischen dem Nachweisort der Zauneidechse und dem Plangebiet verlaufen Bahntrassen, u. a. der ICE-Tunnel. Im Bereich des Fundpunktes befanden sich zum Zeitpunkt des Nachweises Gehölzsäume, offene Sandflächen u. ä., die den Lebensraumsansprüchen der Art entsprechen. Das Planungsgebiet bietet auf Grund des ausschließlich aus Schotter bestehenden Untergrundes und der damit fehlenden Versteckmöglichkeiten sowie Eiablageplätze (Fortpflanzungsstätten) keine bzw. nur sehr eingeschränkte Lebensraumqualitäten für die Zauneidechse. Zumindest ein dauerhaftes Vorkommen der Art im Planungsgebiet kann ausgeschlossen werden.

Das Vorkommen weiterer streng geschützter Arten, wie holzbewohnende Käferarten sowie Amphibien, kann auf Grund der Biotopausstattung, den Biotopansprüchen der einzelnen Arten, u. a. das Fehlen von Gewässern und alten Laubbäumen ausgeschlossen werden.

Die Untersuchungen zu Heuschrecken, Laufkäfern und Schmetterlingen, die für den Bebauungsplan VI-140 erstellt wurden, können nicht bezogen auf das Planungsgebiet VI-140h VE ausgewertet werden, da das Gutachten keine flächenbezogenen Aussagen trifft. Auf Grund der Vegetationsstruktur (Vegetationsaufnahme 2011) hat das Planungsgebiet im Bestand jedoch keine besondere Lebensraumfunktion für diese Tiergruppen, weitere Untersuchungen erfolgen daher nicht.

6.2.2.2.3 Biologische Vielfalt – Bestand

Im Planungsgebiet besteht durch die voran gegangenen Nutzungen nur überwiegend geringwertige Vegetation. Ausnahme bildet der Baumbestand an der Flottwellstraße. Das Planungsgebiet hat insgesamt nur eine geringe Wertigkeit bezogen auf die biologische Vielfalt.

6.2.2.2.4 Empfindlichkeit

Für das Planungsgebiet besteht nur eine geringe Veränderungsempfindlichkeit. Ausnahme bildet der mehrschichtige Baumbestand an der Flottwellstraße für den eine mittlere Empfindlichkeit gegenüber Veränderungen besteht.

Es besteht eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen und damit verbundenen Vegetations- bzw. Lebensraumverlust im gesamten Planungsgebiet für die Tierwelt.

6.2.2.3 Schutzgut Boden

6.2.2.3.1 Bestand

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

Am westlichen Rand des Planungsgebietes befindet sich eine bewachsene Böschung. Das Baufeld liegt ca. 3 m höher als der Gehweg an der Flottwellstraße. Der Geländesprung wird durch eine Böschung sowie eine Mauer gesichert. Die Höhenlage liegt hier bei etwa +34,0 m NHN im Bereich der Straße und steigt nach Westen auf +36,0 – 37,0 m NHN an. Die Geländefläche ist unbefestigt und nahezu eben.

Die Aufschüttung ist auf die Nutzung des Gleisdreiecks und die historische Entwicklung zurückzuführen. Die natürliche Reliefierung des Geländes wurde bei der Anlage der Bahnanlagen nivelliert. 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. Im Planungsgebiet ist die Aufschüttung deutlich geringer als in anderen Bereichen des Gleisdreieckes wie z.B. im Bereich der Möckernstraße. Das Planungsgebiet war ehemals mit Lok- und Geräteschuppen des Potsdamer Güterbahnhofs bebaut, die nach dem 2. Weltkrieg abgerissen wurden. Danach waren verschiedene Gewerbe (Baustoffrecyclinganlagen, Speditionen usw.) angesiedelt, zu deren zeitlichen Nutzungen keine Angaben vorliegen (G+B 2011). Im Rahmen der Bauarbeiten zur Nord-Süd-Trasse der Deutschen Bahn AG erfolgte ein provisorischer Brückenbau zum Potsdamer Platz für den ebenfalls weiträumige Aufschüttungen erforderlich wurden, die noch die heutige Geländesituation prägen. Die Aufschüttung erreicht zum Teil Mächtigkeiten von 5,9 m – 6,2 m. Z.T. kann es auch im Untergrund noch Reste älterer Bebauungen geben (Fundamente, Pfähle, Kellergewölbe, Brunnen etc.) (G+B 2011).

Das Planungsgebiet stellt sich im Bestand als unversiegelte Fläche dar. Im Bereich der noch unversiegelten Flächen sind als Bodengesellschaft Lockersyrosem + Regosol + Pararendzina anzusprechen. Das Ausgangsmaterial sind Aufschüttungen von Sanden, Schottern, Industrie-, Bau- und Trümmerschutt. Im Rahmen des Bodengutachtens wurde unter einer bis zu 4,7 m tiefen Auffüllung Fein- und Mittelsande festgestellt, in die in größerer Tiefe Braunkohlespuren und Steine eingelagert sind (G+B 2011). Als Bodenart treten Mittelsand, Feinsand, mittel lehmiger Sand mit eckig-kantigen Steinen (überwiegend mittlerer Anteil) im Ober- und Unterboden auf. Die Böden befinden sich daher auch im sog. Unerheblichkeitsbereich. Dies sind Böden bei denen bei der Planung keine besonderen Anforderungen bestehen. Die allgemeinen Belange des Bodenschutzes sind dennoch zu berücksichtigen. Insgesamt liegt im Planungsgebiet nur eine geringe Leistungsfähigkeit im Mittel der fünf Bodenfunktionen (Summe der Einzelbewertungen < 9) und keine hohe Leistungsfähigkeit bei einer der Bodenfunktionen vor. Der gesamte Bereich des Planungsgebietes ist durch die Vornutzung bereits stark anthropogen beeinflusst.

Orientierende Altlastenuntersuchung

Im Rahmen der Baugrunderkundung (G+B 2011) ist die Auffüllung sowie der 1. Meter des gewachsenen Bodens doppelt beprobt worden. An einer Stelle ist von 1-2m Tiefe eine stark geruchsauffällige Bodenprobe in Verbindung mit Holzresten (ggf. ehemalige Eisenbahnschwellen) angetroffen worden, die separat auf die Parameter PAK und KW-Index untersucht wurde. Es wurden fünf Bodenmischproben einer Einstufung nach LAGA unterzogen. Die Analyse der Bodenmischproben ergab bei drei Proben erhöhte PAK Werte und z.T. Sulfate, so dass diese der LAGA-Klasse Z2 zuzuordnen sind. Eine Probe wurde wegen des hohen PAK Gehalts der Kategorie > Z2 zugeordnet. Eine Probe erhielt die Zuordnung Z1. Der gewachsene Sand weist keine Auffälligkeiten auf und wurde Z0 zugeordnet (G+B 2011). Da die Proben nur punktuell entnommen werden, haben die Untersuchungen orientierenden Charakter. Im Zuge der Baumaßnahme ist eine fachbautechnische Aushubüberwachung erforderlich. In diesem Zusammenhang ist auch die Frage, welche Böden wieder eingebaut werden können, zu klären. Sollte ein Wiedereinbau nicht möglich sein, ist mit erhöhten (abfallrechtlich bedingten) Entsorgungskosten zu rechnen.

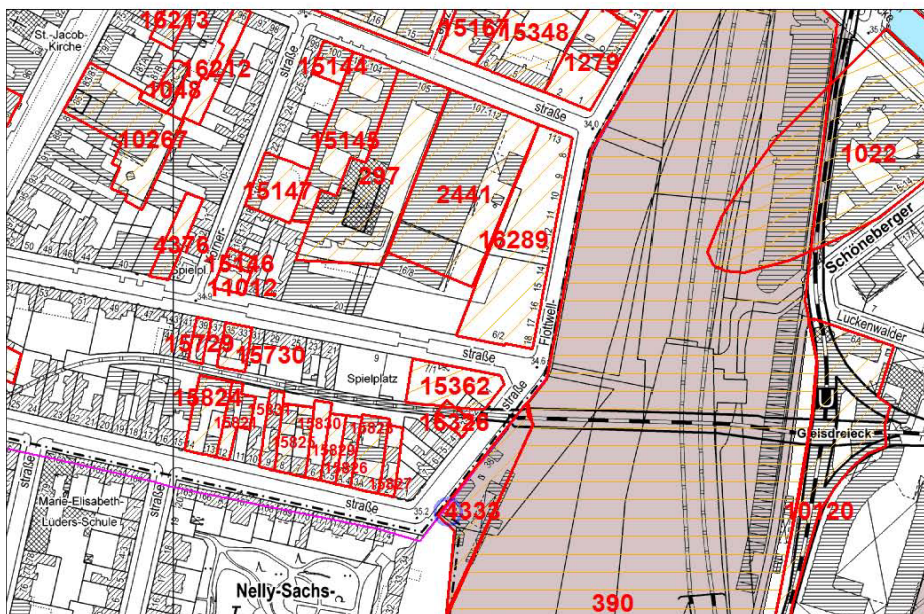


Abb. 6: Auszug Bodenbelastungskataster (Stand November 2011)

Das Plangebiet ist 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 inzwischen ausgeräumt werden (BA F-K, 2011).

Im Umfeld des Planungsgebietes gibt es Grundwasserschäden. Hierzu zählt ein Grundwasserschaden südwestlich des Geltungsbereichs (Katasterfläche 15362) und südlich des Geltungsbereichs (Bebauungsplan VI-140g). Bei in der Vergangenheit bereits durchgeführten Wasserhaltungsmaßnahmen im Bereich der Grundstücke Flottwellstraße Nr. 2 und Nr. 3 sowie Lützowstraße 1 wurde eine diesbezügliche Verfrachtung von Schadstoffen anscheinend nicht bewirkt, so dass auch für das Planungsgebiet davon auszugehen ist, dass für die hier – wenn überhaupt – nur in sehr geringem Umfang erforderlich werdenden Eingriffe in das Grundwasser keine Verschleppung von Schadstoffen aus dem Bereich Baufeld Süd (Bebauungsplan VI-140g) erfolgen wird. Es können dennoch Maßnahmen erforderlich sein, die ein Verziehen der Schäden verhindern (z.B. geeignete Positionierung der Absenkbrunnen oder Errichtung einer Sperrbrunnengalerie). Sollte bei Wasserhaltungsmaßnahmen belastetes Grundwasser zu Tage treten, muss das Grundwasser vor einer Einleitung (Abwasseranlage oder Oberflächengewässer) gereinigt werden. Derartige Maßnahmen werden im Zuge des wasserrechtlichen Antrags-/Erlaubnisverfahrens von der Wasserbehörde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, VIII D 25) beauftragt.

Kampfmittel

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

6.2.2.3.2 Empfindlichkeit

Im Planungsgebiet besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung / Überbauung, da die Fläche im Bestand mit Ausnahme der Flottwellstraße unversiegelt ist. Gegenüber Verdichtungen und damit verbundenen Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes / Entwässerung besteht im Planungsgebiet nur eine geringe Empfindlichkeit, da durch die Nutzungsgeschichte bereits Verdichtungen bedingt sind.

Bezogen auf Altlasten im Boden und Kampfmittel ist insgesamt eine geringe Veränderungsempfindlichkeit gegeben (Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers wird unter Schutzgut Wasser abgehandelt).

6.2.2.4 Schutzgut Wasser

6.2.2.4.1 Bestand

Das Grundwasser fließt laut Angabe der Grundwassergleichenkarte im Geologischen Atlas von Berlin großräumig in nördliche Richtung zur Spree. Der unbeeinflusste Grundwasserspiegel ist zwischen + 31 m NHN und + 32 m NHN zu erwarten (G+B 2011). Aufgrund der Aufschüttungen beträgt der Grundwasserflurabstand im Baufeld ca. 4 m - 7 m und 2 m – 3 m im Verlauf der Flottwellstraße, direkt angrenzend an das Planungsgebiet.

Da die Fläche sich im Bestand als unversiegelt darstellt, ist von einem weitgehenden naturnahen Wasserhaushalt auszugehen. Anfallendes Niederschlagswasser wird versickert und durch die Vegetation z.T. zurückgehalten und steht der Verdunstung zur Verfügung.

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

Die nächstgelegene Grundwassermessstellen des Hauptgrundwasserleiters befinden sich südwestlich des Planungsgebietes in der Pohlstraße (Grundwassermessstelle Nr. 52). Gemäß Messergebnissen der letzten 11 Jahre ist der Wasserspiegel bei etwa NHN + 31,5 und 31,8 relativ konstant (G+B 2011).

Es wurden Grundwasserproben entnommen. Dabei wurden keine erhöhten Belastungen festgestellt (G+B 2011). In unmittelbarem Umfeld des Planungsgebietes liegen Grundwasserschäden vor, deren Verziehen vermieden werden muss (siehe Kap. 6.2.2.3.1).

Oberflächengewässer sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

6.2.2.4.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers, da die Wasserdurchlässigkeit äußerst hoch und das Filtervermögen gering ist. Gegenüber einer Zunahme der Versiegelung und einer dadurch bedingten Veränderung des naturnahen Wasserhaushaltes besteht eine hohe Empfindlichkeit. Gegenüber Grundwasserabsenkungen besteht nur eine hohe Empfindlichkeit, da hierdurch ein Verziehen von Grundwasserschäden durch Wasserhaltungsmaßnahmen möglich ist.

6.2.2.5 Schutzgut Klima / Luft

6.2.2.5.1 Bestand

Das Planungsgebiet ist Teil des sog. Gleisdreiecks. Dem Gleisdreieck, insbesondere dem Bereich des ehem. Potsdamer Güterbahnhofs wird in verschiedenen Gutachten ein besonderer Stellenwert im klimatischen Gefüge der Berliner Innenstadt eingeräumt. Die klimatisch positiven Effekte des Gleisdreiecks wurden durch die Bebauung des Potsdamer Platzes und die baulogistische Nutzung und den damit verbundenen Vegetationsverlust z.T. bereits vermindert (Ketzler et al. 1993).

Im Rahmen eines Fachbeitrags zum Stadtklima wurde das Planungsgebiet hinsichtlich seiner Bedeutung für das lokale und das Stadtklima untersucht (GEO-NET August 2011). Das Gutachten verdeutlicht, dass das Planungsgebiet als Teil des Gleisdreiecks Bedeutung für den Luftaustausch hat. Im Bestand erfolgt durch die unversiegelten und zum Teil Vegetation bestandenen Flächen eine deutlich stärkere nächtliche Wärmeabstrahlung als in bebauten Gebieten. Das bodennahe Temperaturfeld weist oberflächennahe Lufttemperatur von 16 – 17°C in 2 m über Grund auf. In Angrenzung an die Flottwellstraße liegt die Temperatur etwas höher zwischen 17 - 18°C. Die Luftaustauschprozesse im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes spielen sich somit insgesamt auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau ab. Das autochthone Strömungsfeld weist Strömungsgeschwindigkeiten von 0,2 – 0,3 m/s auf. Die Strömungen kommen von Süden und schwenken im Bereich des Planungsgebietes nach Westen ab. Die räumliche Ausprägung des Kaltluftvolumenstroms geht im Wesentlichen mit der des bodennahen Strömungsfeldes einher. Der Volumenstrom hat eine mittlere Intensität mit einer Geschwindigkeit von 0,3 – 0,5 m/s und reicht bis zu 280 m in die Straßen der Siedlungsfläche. Die bioklimatische Situation im Plangebiet wird vorwiegend

mit der Belastungsstufe 1 „sehr günstig“ bewertet. Die Grundlage für die Beurteilung der bioklimatischen Belastung ist der Bewertungsindex PMV (Predicted Mean Vote) als dimensionsloses Maß für die nächtliche Wärmelast. Dieser gibt den Grad der Behaglichkeit bzw. Unbehaglichkeit als mittlere subjektive Beurteilung wieder (GEO-NET 2011).

Es wurde eine Luftschadstoffuntersuchung der Kfz-bedingten Luftschadstoffbelastung von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} durchgeführt, die als wichtige Leitgrößen für verkehrsstämmige Luftverunreinigungen gelten. (ALB 2012) Dabei wurde untersucht, welchen Einfluss das Planvorhaben auf die lufthygienische Verhältnisse im Plangebiet und dessen Umgebung ausübt, und insbesondere, ob Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden. Der Luftschadstoffuntersuchung liegen Verkehrswerte für die im Untersuchungsraum gelegenen Straßen für folgende Szenarien zu Grunde:

- Prognosenullfall (PNF): Analyse der Ist-Belastung auf der Grundlage der Straßenverkehrszählung 2009 und Zählungen des Verkehrsgutachters
- Prognoseplanfall (PPF): PNF zuzüglich der durch alle drei Baufelder entlang der Flottwellstraße (Bebauungspläne VI-140g, VI-140h und VI-140i) und der durch die geplante Bebauung (ca. 300 WE) westlich der Flottwellstraße induzierten zusätzlichen Verkehre.

Um die Auswirkungen der Bauvorhaben ermitteln zu können, werden die Luftschadstoffkonzentrationen für den Prognoseplanfall – nach Realisierung der planermöglichten Bauvorhaben – berechnet mit dem Prognosenullfall – ohne Realisierung der Bauvorhaben – verglichen. Die Immissionsberechnungen wurden mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen.

In der Bestandssituation werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für das jeweilige Jahresmittel von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} an den Gebäuden in allen Bereichen, östlich wie westlich der Flottwellstraße, eingehalten.

6.2.2.5.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Austauschbarrieren, die den Kaltluftmassenstrom in Richtung Innenstadt und angrenzende Quartiere behindern könnten. Die Empfindlichkeit gegenüber klimatisch bedeutenden Vegetationsverlust ist im überwiegenden Teil des Planungsgebietes gering und nur im Randbereich hoch.

Die Empfindlichkeit gegenüber einer Verkehrszunahme und dadurch bedingte Zunahme der Luftbelastung wird als hoch eingeschätzt, da im Bestand durch die Potsdamer Straße und das Schöneberger Ufer eine hohe Vorbelastung vorliegt.

6.2.2.6 Schutzgut Landschaft

6.2.2.6.1 Bestand

Das Planungsgebiet ist im Bestand nur von der Flottwellstraße aus erlebbar und auch hier sind Einblicke durch den dichten Vegetationsbestand sehr stark eingeschränkt. Die Fläche ist überwiegend mit einem Maschendrahtzaun gegenüber der Flottwellstraße abgegrenzt. Nur auf einem kleinen Teilstück ist noch ein Teil der typischen Klinkermauer aus der Zeit der Eisenbahnnutzung erhalten. Diese Mauer ist in einem sehr schlechten Zustand und nimmt auch nur ein kurzes Teilstück ein, daher ist ihre Bedeutung auch sehr eingeschränkt. Der überwiegende Teil der Fläche stellt sich als Bau- bzw. Brachfläche dar. Für das Landschaftsbild sind im Bestand mit Ausnahme des Gehölzbestandes keine Wert gebenden Elemente feststellbar.

6.2.2.6.2 Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit gegenüber der Bestandssituation ist mit Ausnahme des Gehölzbestandes gering.

6.2.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

6.2.2.7.1 Bestand

Im Planungsgebiet befinden sich keine Denkmäler. Unmittelbar angrenzend befindet sich eine Hochbahntrasse für die ein Umgebungsschutz gilt.

Das Vorkommen von Bodendenkmälern kann im Planungsgebiet nicht vollständig ausgeschlossen werden, ist jedoch aufgrund der anthropogenen Überformung sehr unwahrscheinlich.

Als Sachgüter sind die angrenzenden Wohngebäude zu betrachten, die durch umweltbezogene Beeinträchtigungen (z.B. Lärm, Erschütterungen in der Bauphase) in ihrem Wert beeinträchtigt werden könnten. Wie bereits im Rahmen des Schutzgutes Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung beschrieben, ist die Lärmbelastung im Bestand durch die Hochbahnen sehr hoch.

6.2.2.7.2 Empfindlichkeit

Es besteht nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen von Kulturgütern, da im Planungsgebiet selbst keine Baudenkmäler betroffen sind. Im Umfeld grenzt jedoch die denkmalgeschützte Hochbahntrasse an, die vor Beeinträchtigungen zu schützen ist. Gegenüber der Überplanung von Bodendenkmälern besteht nur eine geringe Empfindlichkeit, da die Wahrscheinlichkeit für das Vorhandensein von Bodendenkmälern aufgrund der Geländeneivellierungen für die Bahnnutzung als gering eingeschätzt wird.

Die Empfindlichkeit gegenüber baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Sachgüter ist aufgrund des hohen Ausbaugrades der Verkehrsstraßen gering. Gegenüber einer Zunahme der Lärmemissionen besteht eine mittlere Belastung für die angrenzende Wohnbebauung.

6.2.3 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes

Die Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands erfolgt durch einen Vergleich der Bestandssituation mit den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE. Aus den Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden Wirkfaktoren abgeleitet, anhand derer die Auswirkungen auf die Umwelt, sowie auf Natur und Landschaft geprüft werden. Bei der Prognose werden die voraussichtlichen bau-, anlage- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen dargestellt. Als baubedingte Auswirkungen gelten die Auswirkungen, die durch die engeren Arbeiten des Baustellenbetriebs hervorgerufen werden können, wie z.B. Baustellenlärm, Erschütterungen oder Auswirkungen durch versiegelte Baustraßen. Als anlagebedingte Auswirkungen gelten die Wirkungen, die durch die Anlage und insbesondere durch ihre Baulichkeiten hervorgerufen werden. Dazu zählen z.B. Versiegelungen durch Gebäude oder die Zerschneidung von Tierlebensräumen durch die Anlage von Straßen. Betriebsbedingte Auswirkungen sind dagegen mit der Nutzung verbunden und können Lärm, Schadstoffemissionen und damit verbundene Störungen z.B. der Fauna oder Anwohner sein.

Im Folgenden wird die Prognose schutzgutbezogen dargestellt.

6.2.3.1 Entwicklung bei Durchführung der Planung

6.2.3.1.1 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

Anlagebedingt, also durch die Baukörper, gibt es keine negativen Beeinträchtigungen bezogen auf dieses Schutzgut.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also solche, die durch zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr auf der Flottwellstraße entstehen könnten, wurden gutachterlich untersucht. Es erfolgte eine verkehrstechnische Untersuchung (IGS, 2011, Überarbeitung Februar und April 2012) um den zusätzlichen Verkehr zu bestimmen. Das Verkehrsgutachten berücksichtigt neben dem Planungsgebiet auch die Bebauung in den zukünftigen nördlich und südlich angrenzenden Baugebieten an der Flottwellstraße sowie die geplante Bebauung westlich der Flottwellstraße (300 WE) (siehe Kap. I, 2.6.1 Individualverkehr). Bei der Einschätzung der

Entwicklung des Neuverkehrs wurde jeweils von den maximalen Grundannahmen (hinsichtlich Anzahl und Belegung der Wohnungen, Kraftfahrzeugnutzung und Auslastung des Hotels für den B-Plan VI-140i) ausgegangen. Darauf basierend wurde eine schalltechnische Untersuchung (ALB, August 2011 / Überarbeitung Februar 2012) durchgeführt.

Der den Berechnungen zugrunde gelegte Prognoseplanfall stellt eine Worst-Case-Betrachtung dar:

- ⇒ Für die Grundannahmen zu den Verkehrsmengen durch die zukünftigen Nutzungen wurden immer maximale Annahmen getroffen (siehe oben).
- ⇒ Darüber hinaus wurden die von Senatsverwaltung in der Verkehrsprognose 2025 abnehmenden Verkehrsmengen nicht berücksichtigt.

Bei Umsetzung der Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE sind Erhöhungen der Verkehrsgeräuschemissionen vor außerhalb des Plangebietes westlich der Flottwellstraße bestehenden bzw. geplanten schutzwürdigen Gebäuden im Prognoseplanfall im Vergleich zum Prognosenullfall zu erwarten. Für die meisten der o. g. schutzwürdigen Gebäude sind diese Pegelerhöhungen jedoch kleiner als 1,0 dB(A). Nur für einen einzigen Immissionsort wurden in zwei Geschossen Pegelerhöhungen von mehr als 2,0 dB(A) bis zu maximal 2,1 dB(A) tags ermittelt. Für denjenigen Immissionsort (Nordfassade der Flottwellstraße 11) sind jedoch absolut gesehen relativ geringe Pegel zu erwarten, die weder die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV noch die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 übersteigen. Überschreitungen der Orientierungswerte gelten als Indiz, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gegeben sind und werden daher hier herangezogen. Im Prognoseplanfall spiegeln die Beurteilungspegelerhöhungen im Vergleich zum Prognosenullfall die Erhöhungen der Emissionspegel (maximal 1,5 dB(A) für die Flottwellstraße) und den Einfluss der Mehrfachreflexionen wider.

Die maximalen Schallpegel in der Flottwellstraße liegen tags bei fast 64 dB(A) und nachts bei 58 dB(A) und am Karlsbad bei tags bei fast 64 dB(A) und nachts bei fast 58 dB(A).

Der für die vorhandenen Wohnnutzungen Pegel verändernde Einfluss durch zusätzlich mögliche Reflexionen an den neuen Baukörpern bzw. Abschirmungen durch die neuen Baukörper ist vergleichsweise gering.

Pegelerhöhungen in der Größenordnung von bis zu 1 dB(A) sind nach vorherrschender wissenschaftlicher Meinung subjektiv nicht wahrnehmbar. Die subjektive Wahrnehmung von Pegelerhöhungen im Bereich zwischen 1 und 3 dB(A) ist umstritten. Pegelerhöhungen von mehr als 3 dB(A) gelten subjektiv gemeinhin als wahrnehmbar. Als bedenklich gelten Pegelerhöhungen aber vor allem dann, wenn sogenannte Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung, in der schalltechnischen Untersuchung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren VI-140h VE mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angesetzt, erstmalig oder weitergehend überschritten werden. Diese Schwellenwerte werden vor den außerhalb des Plangebietes vorhandenen Wohnnutzungen weder erreicht, noch überschritten. Die Planung führt daher nicht zu erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen auf die angrenzenden empfindlichen Nutzungen.

Bei den dargestellten Pegelerhöhungen ist außerdem zu beachten, dass die Berechnungen für den Prognoseplanfall (PPF) neben den zusätzlich durch die Bebauungsplanverfahren VI-140g bis i induzierten Verkehrsmengen auch die durch die geplante Wohnbebauung westlich der Flottwellstraße induzierten Verkehre enthalten.

Für den Bereich des öffentlichen Parks auf dem Gleisdreieck östlich des Planungsgebiets wurde die Auswirkungen durch die Planung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE bei Gesamtentwicklung untersucht. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Entwicklung des Plangebietes zu keinen Pegelerhöhungen im künftigen Park auf dem Gleisdreieck führt. Die Bebauung östlich der Flottwellstraße bewirkt in Teilbereichen des Parks sogar Pegelverringerungen gegenüber der Bestandssituation, da die Bebauung eine abschirmende Wirkung hat. Die Planung führt daher nicht zu erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen auf den Park.

Für die im Plangebiet vorgesehene Bebauung (Wohngebäude mit dem Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebietes) ergibt sich für den Prognoseplanfall für einige Fassaden höhere Beurteilungspegel. Für die im Plangebiet vorgesehene Bebauung wurden vor den

Wohngebäuden Beurteilungspegel von maximal 62 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts für die der Flottwellstraße zugewandten und z. T. für die seitlichen Fassaden ermittelt. Somit werden die für allgemeine Wohngebiete anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BIm-SchV maximal um 3,2 dB(A) tags bzw. 7,3 dB(A) nachts überschritten. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete werden maximal um 7,2 dB(A) tags bzw. 11,3 dB(A) nachts überschritten. Überschreitungen der Orientierungswerte gelten als Indiz, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gegeben sind und werden daher hier herangezogen.

In Bezug auf Verkehrsgeräusche sind gesunde Wohnverhältnisse in Teilbereichen nicht gegeben, da vor einigen Fassaden der geplanten Wohngebäude die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete um mehr als 5 dB(A) (und damit auch die Orientierungswerte für Mischgebiete) überschritten werden. Die Schwellenwerte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden vor den geplanten Wohngebäuden weder erreicht noch überschritten. Von den Schwellenwerten der 2. Stufe von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts wird nur der Nachtwert vor den der Flottwellstraße zugewandten Westfassaden von Nord- und Südflügel der im nördlichen und südlichen Baufeld möglichen Baukörper und auch nur in den unteren Geschossen um maximal 2 dB(A) überschritten, so dass eine Wohnungsbauentwicklung nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden muss.

Die Auswirkungen im Planungsgebiet werden durch die gemäß DIN 4109 im Baugenehmigungsverfahren erforderlichen Schallschutzmaßnahmen verringert. Bei den Wohnungen, die ausschließlich zur Flottwellstraße und in Teilen an den seitlichen Rändern orientieren, werden die gesunden Wohnverhältnisse durch schallgedämmte Dauerlüftungsmöglichkeiten gewahrt.

Baubedingte Beeinträchtigungen wie z.B. Lärm und Staubbildung können für einzelne, die bereits gesundheitliche Probleme haben, eine hohe Belastung darstellen. Da die Maßnahmen nicht dauerhaft sind, werden sie als nicht erheblich eingestuft.

Erschütterungen

Es wurde gutachterlich untersucht, ob durch den im Bestand vorhandenen Schienenverkehr relevante Auswirkungen auf die zukünftige Bebauung zu erwarten sind. Dazu wurden Erschütterungsmessungen durchgeführt. Eine Belästigung von Personen in den zukünftigen Gebäuden im Sinne der DIN-4150-2 ist nicht zu erwarten. Der prognostizierte sekundäre Luftschall liegt unter den Vorgaben der TA-Lärm. Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass Zugvorbeifahrten im zukünftigen Gebäude spür- oder hörbar sind, dies hängt auch von der Wahrnehmung und Empfindlichkeit der jeweils betroffenen Personen ab. Es besteht kein Erfordernis für besondere konstruktive Maßnahmen zum Erschütterungsschutz (Wölfel 2012).

Erholungsfunktion

Die Planung wirkt sich nicht negativ auf die Erholungsvorsorge auf. Die Planung berücksichtigt durch die Öffnungen zwischen den Baukörpern Zugänge zum Park auf dem Gleisdreieck. Durch die Planung wird als naturschutzrechtlicher Ausgleich ein Teil des Parks auf dem Gleisdreieck (VI-140a) umgesetzt.

Nach einer Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das Vorhaben (Fuchshuber August 2012), erfolgt eine weitgehende Verschattung der östlich angrenzenden Flächen des Parks, zum Sonnenstand am 21. Juni erst gegen 20 Uhr abends. Zum Stichtag 20. März der vom Sonnenstand auch mit dem 20./21. September vergleichbar ist, ist eine weitgehende Verschattung der angrenzenden Flächen ab ca. 17 Uhr zu erwarten. Im Winter (Stichtag 17. Januar) ist bereits gegen 15 Uhr mit einer Verschattung zu rechnen. Diese Verschattung wird als nicht erheblich bewertet. Im Vergleich zu der gemäß § 34 BauGB zulässigen Blockrandbebauung mit bis zu 20 m hohen Gebäuden stellt das Vorhaben hinsichtlich der Verschattung des Teils des Parks keine Verschlechterung dar.

6.2.3.1.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen der Lebensraumfunktion der Tiere und Pflanzen erzeugt. Vegetations- und Habitatstrukturen werden verändert und beseitigt. Es ist von einem fast vollständigen Vegetationsverlust entlang der Flottwellstraße auszugehen. 20% der Fläche des gesamten Planungsgebietes bleiben unverseigt. Aufgrund der Geländeangleichung werden die Grünflächen neu angelegt, es ist nicht von einem Erhalt auszugehen.

Insbesondere durch die Geländeangleichung und den Abtrag der Aufschüttung, auf der der größte Vegetationsbestand steht, wird der mehrschichtige Gehölzbestand beseitigt. Die Auswirkungen auf die Tiere sind erheblich. Zwar werden durch die Beseitigung der Gehölzstrukturen Lebensräume von Arten zerstört, die auch in den neu geschaffenen Gehölzen bzw. im angrenzenden Park Lebensraum finden, gleichwohl geht die Lebensraumfunktion im Planungsgebiet verloren.

Durch die Planung sind überwiegend Biotop von einer geringen naturschutzfachlichen Bedeutung betroffen. Ausnahme bildet der Gehölzbestand, der im Bestand das einzige Wert gebende Element war. Die erheblichen Umweltauswirkungen, die anlagebedingt durch die Planung verursacht werden, können durch Maßnahmen im Gebiet vermieden bzw. gemindert werden. Zwischen den Baukörpern werden Höfe gärtnerisch angelegt. Es sind mindestens 10 Bäume im Wohngebiet zu pflanzen, wobei vorhandene Bäume bei Erhalt anzurechnen sind. Es wird eine extensive Dachbegrünung der Dachflächen vertraglich gesichert. Insbesondere die Dachbegrünung wirkt als Vermeidungsmaßnahme und wirkt sich positiv auf die Fauna auf.

Die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind als nicht erheblich einzuschätzen, da durch die Planung keine gebietsheimischen Pflanzen betroffen sind. Es handelt sich vorwiegend um nichtheimische Gehölze und Hybriden.

Bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen, also Beeinträchtigungen, die sich durch die spätere Nutzung des Gebietes ergeben, wie Auswirkungen auf Tiere durch Störungen oder Beunruhigungen, sind nicht zu erwarten, da keine störungsempfindlichen Tiere kartiert wurden. Auswirkungen auf Tiere durch Lichtemissionen können aufgrund der Verwendung von Natrium-Hochdrucklampen ausgeschlossen werden.

6.2.3.1.3 Schutzgut Boden

Anlagebedingt werden durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen. Durch die Planung wird eine Neuversiegelung um 8.312 m² vorbereitet. Im Bereich der versiegelten Grundstücksflächen ist der anthropogene Einfluss auf den Boden als extrem hoch einzustufen. Das Bodenleben kommt unter den versiegelten Flächen nahezu vollständig zum Erliegen. Durch die Unterkellerung durch die Tiefgaragen wird auch ein Eingriff in die Bodenhorizonte erfolgen. Da es sich im Planungsgebiet um Aufschüttungsböden handelt, ist jedoch davon auszugehen, dass auch im Bestand keine natürliche Horizontierung mehr besteht.

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind nicht zu erwarten. Baubedingte Auswirkungen sind vernachlässigbar, da durch die Vorprägung des Standorts bereits von verdichteten Böden auszugehen ist und keine natürliche Horizontierung des Bodens besteht.

Im Planungsgebiet befindet sich zum Teil erheblich belasteter Boden. Im Falle von Bodenbewegungen wird dieser nach Abfallrecht nicht mehr eingebracht werden. Durch die Planung wird es daher darauf bezogen zu einer Verbesserung des Umweltzustandes kommen, da unbelasteter Boden eingebaut werden wird.

6.2.3.1.4 Schutzgut Wasser

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen des lokalen Wasserhaushalts. Im Bestand ist das Planungsgebiet unverseigt. Durch die Planung nimmt der Versiegelungsgrad sehr stark zu. Damit wird der lokale Wasserhaushalt naturfern. Bei einem naturnahen Zustand halten sich die Ein- (Niederschlag) und Austräge (Abfluss, Versickerung, Verdunstung) im Gleichgewicht. Durch den hohen Versiegelungsgrad wird das anfallende Niederschlagswasser kaum zurückgehalten.

Die beschriebene erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes können in diesem Bereich nicht vermieden werden, da der überwiegende Teil des anfallenden Niederschlagswassers auf den Baugrundstücken abgeleitet werden soll. Positiv zu bewerten ist die extensive Dachbegrünung, durch die Regenwasser zurückgehalten und der Verdunstung zugeführt werden kann.

Neben den quantitativen Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt sind die qualitativen zu betrachten. Durch die Planung und den damit verbundenen sehr wahrscheinlichen Bodenaustausch in den Baugebieten, wird eine Verbesserung der Umweltsituation erreicht. Damit kann eine vertikale Verschmutzungsgefährdung des Grundwassers reduziert werden.

Bei den Baumaßnahmen sind entsprechende Maßnahmen nach vorhergehenden Untersuchungen zu ergreifen, um Grundwasserverschmutzungen zu vermeiden. Aus bautechnischen Gesichtspunkten ist ein Abstand des Grundwasserspiegels zur Baugrubensohle von 0,3 bis 0,5 m einzuhalten. Damit sind für den überwiegenden Teil des Planungsgebietes keine grundwasserhaltenden Maßnahmen erforderlich. Eine Ausnahme stellen die Gruben für die Unterfahrten und der Bereich dar, an dem der Auffüllungshorizont die größte Mächtigkeit erlangt. Im Falle eines Bodenaustausches ist zusätzlich eine kurzfristige Grundwasserabsenkung einzuplanen (G+B 2011). In der Nachbarschaft des Plangebietes befinden sich Flächen mit Grundwasserbelastungen. Dieser Sachlage muss bei der Planung von Wasserhaltungsmaßnahmen im Plangebiet Rechnung getragen werden. Es können Maßnahmen erforderlich sein, die ein Verziehen der Schäden verhindern (z.B. geeignete Positionierung der Absenkb Brunnen oder Errichtung einer Sperrbrunnengalerie). Weiterhin kann es auch sein, dass bei Wasserhaltungsmaßnahmen belastetes Grundwasser zu Tage tritt. In diesem Fall entstehen erhöhte Kosten dadurch, dass das Grundwasser vor einer Einleitung (Abwasseranlage oder Oberflächengewässer) gereinigt werden muss. Derartige Maßnahmen werden im Zuge des wasserrechtlichen Antrags-/Erlaubnisverfahrens von der Wasserbehörde (Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz, VIII D 25) beauftragt. Baubedingte Auswirkungen können durch die angesprochenen Maßnahmen vermieden werden.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Über das Planungsgebiet hinaus sind keine Veränderungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten.

6.2.3.1.5 Schutzgut Klima / Luft

Durch die Planung und die damit verbundene Versiegelung entstehen anlagebedingt Beeinträchtigungen auf das Geländeklima. Durch die zusätzliche Flächenversiegelung verdunstet weniger Niederschlagswasser, was dazu führt, dass die Verdunstungskühle ausbleibt. Verstärkt wird der Effekt der Erwärmung durch die Baukörper, welche Wärme abstrahlen und die erhöhte Oberflächenrauigkeit. Dadurch wird das Geländeklima beeinflusst.

Die Auswirkungen der Bebauung auf die klimatische Situation wurde gutachterlich untersucht (GEO-NET, August 2011). Durch die geplante Bebauung erhöhen sich die Temperaturen nur leicht auf 18 – 20°C im Bereich der Gebäude, bleiben aber auf einem vergleichsweise niedrigen Temperaturniveau. Im Bereich der halboffenen Innenhöfe bleibt die Temperatur bei 16 – 17°C. Das autochthone Strömungsfeld wird durch die geplante Bebauung deutlich beeinflusst. Die Strömungsgeschwindigkeit wird lokal bis zu 0,27 m/s reduziert. Die Windgeschwindigkeiten verringern sich um -0,1 m/s über der Fläche des vorhabenbezogenen Bebauungsplans flächendeckend. Die Beeinflussung des bodennahen nächtlichen Kaltluftströmungsfeldes während sommerlicher Hochdruckwetterlagen führt zu einer Reduzierung der Strömungsgeschwindigkeit im Nahbereich der Vorhabenfläche. Dies zeigt sich vor allem in der „Reichweite“ der in die Siedlungsfläche eindringenden Kaltluft. Innerhalb von Lützowstraße und Pohlstraße geht der klimaökologisch wirksame Kaltluftvolumenstrom von etwa 280 m auf 200 m in Höhe des Bereiches des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140h VE zurück.

Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass ein wesentlicher Einfluss auch von der parallel geplanten Baulückenschließung westlich der Flottwellstraße ausgeht. Während die über dem Gleisdreieckpark gebildete Kaltluft flächenhaft über den Bereich der B-Planfläche

streicht, steigt im Übergangsbereich zur Bebauung die Strömungsgeschwindigkeit über den Baulücken weiter an. Dies ist auf den Temperaturgradienten als „Antrieb“ einerseits und auf die Verengung des Strömungsquerschnittes andererseits zurück zu führen. Über den Baulücken liegt im Ist-Zustand damit eine Intensivierung des Kaltluftvolumenstroms vor, so dass die Überbauung dieser Areale eine Verringerung des Luftaustausches bewirkt. Die Bebauung westlich und östlich der Flottwellstraße unterbindet die Zufuhr von Kaltluft aber nicht vollständig, so dass sie auch im Planzustand auf einem klimaökologisch wirksamen Niveau verbleibt. Die alleinige Umsetzung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140h VE würde sich weniger stark auswirken.

Als günstig für den Luftaustausch erweisen sich die Abstandsflächen zwischen den einzelnen Baufeldern der Flottwellpromenade in Höhe von Lützowstraße und Pohlstraße. Über diese „Kaltluftschneisen“ kann Kaltluft, wenn auch in reduziertem Maße, weiterhin in die Siedlungsfläche eindringen. Die lokale Verminderung des Volumenstroms wirkt sich nur lokal auf die oberflächennahen Lufttemperaturen aus und ist nach etwa 80 m abgeklungen. Auch die bioklimatische Situation wird nur kleinräumig beeinflusst.

Wenngleich eine deutliche Beeinflussung des lokalen Luftaustausches deutlich wird, sind die geplanten baulichen Veränderungen nicht groß genug, um eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung während austauscharmer Sommernächte auszulösen. Aufgrund der kleinräumigen Wirkung sind die Auswirkung des Vorhabens insgesamt als unerheblich einzuschätzen.

Der regionale Einfluss ist ebenfalls gering, da eine Beeinträchtigung weiter entfernter Siedlungsflächen nicht anzunehmen ist. Im Hinblick auf die lufthygienische Situation ergibt sich keine Relevanz. Wie das entsprechende Fachgutachten aufzeigt, verbleiben Immissionsniveau und Verkehrsmengen auch mit Umsetzung der Planungen auf einem unkritischen Niveau (vgl. Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung).

Die Auswirkungen sind daher nicht erheblich (GEO-NET, August 2011).

Die betriebsbedingten Auswirkungen der Planung, insbesondere das erhöhte Verkehrsaufkommen führen nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima / Luft. Das Bauvorhaben trägt nur irrelevant zu den Luftschadstoffimmissionen im Umfeld bei. Die Luftschadstoffuntersuchung (ALB 2012) zeigt, dass auch im Planfall die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für das jeweilige Jahresmittel von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} an den Gebäuden in allen Bereichen, östlich wie westlich der Flottwellstraße eingehalten werden. Die durch die Bebauungspläne VI-140h VE, VI-140g und VI-140i zusätzlich verursachten Luftschadstoffimmissionen im Untersuchungsgebiet sind gering. Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass aus lufthygienischer Sicht die Planung verträglich ist.

6.2.3.1.6 Schutzgut Landschaft

Durch die Planung wird das Landschaftsbild verändert. Der prägende Gehölzstreifen an der Flottwellstraße wird beseitigt, dies ist als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. An die Stelle der mit Ruderalvegetation bestandenen Brache tritt eine mehrgeschossige Wohnbebauung. Die Höhe der Baukörper beträgt an der Flottwellstraße ca. 25,5 m. Gerade für die angrenzende Wohnbebauung entstehen so veränderte Blickbeziehungen. Die Landschaft prägende Klinkermauer wird nicht erhalten. Da diese jedoch nur noch fragmentarisch vorhanden und in einem sehr schlechten baulichen Zustand war, ist dies nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

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

6.2.3.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Durch die Planung werden anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Kultur- und Sachgüter vorbereitet. Die Planung erfordert keinen Eingriff in die denkmalgeschützte Hochbahn, sie wird auch durch die Bebauung nicht in ihrem Erscheinungsbild beeinträchtigt.

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

Sachgütern. Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen der Kultur- und Sachgüter z.B. durch Erschütterungen sind aufgrund des hohen Ausbaugrades der Straßen auszuschließen.

Die Wahrscheinlichkeit, dass durch die Planung Bodendenkmäler betroffen sind, wird als gering eingeschätzt. Bodeneingriffe innerhalb des Plangebietes sind im Vorfeld mit der Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abzustimmen.

6.2.3.1.8 Wechselwirkungen

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

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

6.2.3.2 Erheblichkeit der Auswirkungen

Gemäß den Vorschriften zur Durchführung einer Umweltprüfung ergeben sich Beschränkungen im Hinblick auf die Ermittlungspflichten dahingehend, dass nur Umweltauswirkungen zu prüfen sind, die die genannten Schutzgüter voraussichtlich erheblich beeinträchtigen. Daher soll im Folgenden eingeschätzt werden, wie erheblich mögliche Auswirkungen durch die Planrealisierung einzuschätzen sind.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Klima/Luft, Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung, Biologische Vielfalt sowie Kultur- und Sachgüter nach sich ziehen wird. Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser und Landschaftsbild zu erwarten. Maßnahmen zur Vermeidung wie Dachbegrünung und Pflanzmaßnahmen werden hierbei bereits berücksichtigt. Die zusammenfassende Bewertung der Erheblichkeit ist folgender Tabelle zu entnehmen.

Schutzgut	Bewertungskriterien	Bewertung der Erheblichkeit
Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung	Veränderungen der Erholungssituation Beeinträchtigung durch Verkehrslärmbelastungen	-
Pflanzen	Verlust von mehrschichtigen Gehölzbestand Verlust von Bäumen	+
Tiere	Veränderungen/ Verlust von Teillebensräumen besonders geschützter Arten Veränderung von Artenzusammensetzungen	+
Biologische Vielfalt	Beeinträchtigung der Biologischen Vielfalt	-
Boden	Verlust von Bodenfunktion durch Versiegelungen	+
Wasser	Veränderung des Wasserhaushaltes	+
Klima/ Luft	Beeinträchtigung von klimatischen Ausgleichsfunktionen in der Umgebung Zunahme der lufthygienischen Belastung Veränderungen des Kleinklimas durch Erhöhung der Versiegelung	-
Landschaftsbild	Beeinträchtigung von Gestaltstrukturen z.B. Verlust prägender Bäume	+
Kultur- und Sachgüter	Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern	-
Wechselwirkung	Wechselwirkung zwischen den Umweltbelangen	-

Bewertungen: + Beeinträchtigungen erheblich
- Beeinträchtigung nicht erheblich

6.2.3.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

6.2.3.3.1 Eingriffsbeurteilung

Grundlagen

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen über die Bearbeitung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 3 BauGB und § 18 BNatSchG) sind bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplans Eingriffe in Natur und Landschaft zu prüfen. Gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz sind Eingriffe „Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können“ (§ 14 BNatSchG). Sind aufgrund der Aufstellung, Änderung, Ergänzung oder Aufhebung eines Bauleitplans 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). Entsprechend der Entscheidungsabfolge in der Eingriffsregelung

- sind vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und
- sind unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorrangig auszugleichen bzw. zu ersetzen.

Eingriffserfassung und -bewertung

Die Eingriffserfassung und -bewertung erfolgt anhand einer verbal-argumentativen Beschreibung und Bewertung. Die Gemeinden sind in der Wahl der Bewertungsmethode frei. In Berlin wird vom Land Berlin das sog. Ausführliche Verfahren zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen/Auhagen-Verfahren zur Anwendung empfohlen. Es gibt jedoch keine Verpflichtung zur Anwendung einer quantifizierenden Methode. Eine rein verbal-argumentative Beschreibung ist als Bewertungsmethode ebenso geeignet.

Im Folgenden werden die Eingriffe, die durch die Planung vorbereitet werden, verbal-argumentativ dargestellt. Als Ausgangspunkt der Betrachtung wird der Zustand zum Zeitpunkt der Beschlussfassung zu Grunde gelegt. Die gewerbliche Nutzung und Baustellenlogistik ist abgeschlossen. Die Aufgabe der Zwischennutzung Golfplatz ist erfolgt und die Fläche liegt zum Teil brach bzw. wird im Rahmen der Bauarbeiten zum Westpark in Anspruch genommen.

Schutzgut Boden

Das Planungsgebiet stellt sich im Bestand mit Ausnahme der Flottwellstraße als unversiegelte Fläche dar. Dennoch ist das Planungsgebiet durch die Aufschüttung im Rahmen der Bahnnutzung, die Nutzung als Baulogistikfläche des Potsdamer Platzes und die Golfplatznutzung anthropogen überprägt. Eine natürliche Horizontierung des Bodens liegt nicht vor. Durch die Planung wird ein Versiegelungsgrad von 80% des Grundstücks ermöglicht. Die Neuversiegelung beträgt somit 8.312 m². Durch die Planung werden somit erhebliche Eingriffe bezogen auf dieses Schutzgut vorbereitet. Das Bodenleben kommt unter den versiegelten Flächen nahezu vollständig zum Erliegen.

Vermeidungsmaßnahmen sind für dieses Schutzgut nur insofern wirksam, als dass die Planzeichnung ein Mindestanteil an unversiegelter Fläche von 20% festgesetzt werden soll. Ausgleichsmaßnahmen sind nicht innerhalb des Planungsgebietes möglich. Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben bezogen auf dieses Schutzgut erhebliche Beeinträchtigungen.

Schutzgut Wasser

Das Planungsgebiet ist im Bestand durch einen weitgehend naturnahen Wasserhaushalt geprägt. Es ist davon auszugehen, dass im Planungsgebiet anfallende Niederschlagswasser auch weitgehend dort versickert werden. Durch den geringen Vegetationsanteil sind die Verdunstung und der Rückhalt im Bestand jedoch auch eingeschränkt. Durch die Planung wird eine Versiegelung von 80% des Planungsgebietes vorbereitet. Eingriffe, die sich auf-

grund einer Erhöhung des Versiegelungsgrades ergeben, können im Gebiet nicht vermieden bzw. gemindert werden. Das im Planungsgebiet anfallende Niederschlagswasser muss weitgehend abgeleitet werden. Durch die extensive Dachbegrünung wird Regenwasser partiell zurück gehalten und kann der Verdunstung zugeführt werden.

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben, bezogen auf dieses Schutzgut, erhebliche Beeinträchtigungen.

Schutzgut Klima / Luft

Das Planungsgebiet hat als Teil des Gleisdreiecks Bedeutung für den Luftaustausch. Von Süden nach Norden erfolgen ein bodennahes Windfeld und ein Kaltluftvolumenstrom, der sich bis zu 280 m in die Lützow- und Pohlstraße auswirkt. Die bioklimatische Situation ist im Bestand als sehr günstig zu bewerten.

Durch die Planung wird eine deutliche Beeinflussung des lokalen Luftaustausches verursacht. Eine nennenswerte Verschlechterung der klimaökologischen Situation in der angrenzenden Wohnbebauung ist nicht zu verzeichnen. Die Abnahme des Kaltluftvolumenstroms nördlich des Gleisdreieckparks ist vergleichsweise gering und bewohnte Bereiche sind davon nicht betroffen, sodass eine regionale Relevanz bei der Abnahme des Volumenstroms nicht erkennbar ist. Es zeigt sich ein gewisser Einfluss der geplanten Baukörper auf die bioklimatische Situation. Aufgrund der Nähe zum Kaltluft produzierenden Gleisdreieckpark bleiben die bioklimatischen Bedingungen innerhalb der B-Planfläche VI-140h VE weiterhin günstig. Im Bereich der westlich der Flottwellstraße geplanten Bebauung außerhalb des Plangebietes, sind die Bedingungen weniger günstig und kleinräumig sogar als ungünstig anzusehen. Im Wesentlichen bleiben die durch die Bebauung des Planungsgebietes verursachten Veränderungen aber lokal begrenzt. Die bioklimatische Situation im Bestand wird daher kaum beeinflusst. Regionale Auswirkungen erfolgen nicht. Die Auswirkungen sind daher nicht erheblich.

Die Beeinträchtigungen des Kleinklimas, die durch die Planung vorbereitet werden, können durch Maßnahmen im Gebiet gemindert werden. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen werden gärtnerisch mit Bäumen und Sträuchern gestaltet und es wird eine extensive Dachbegrünung erfolgen. Diese Pflanzungen erhöhen die Verdunstungsleistung und reduzieren damit die Aufheizungseffekte durch die Zunahme der versiegelten Flächen. Durch den angrenzenden Park sind weitere Flächen vorhanden, die das Lokalklima verbessern und den Staub am Entstehungsort binden. Die Vermeidungsmaßnahmen und die Nähe zum Park auf dem Gleisdreieck bedingen, dass die negativen Auswirkungen im Gebiet verringert werden können.

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben bezogen auf dieses Schutzgut keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Das Planungsgebiet ist im Bestand nur durch einen geringen Vegetationsanteil geprägt. Entlang der Flottwellstraße befindet sich ein mehrschichtiger Gehölzbestand auf einer Böschung. Die offenen Bereiche, die den größten Anteil des Planungsgebietes einnehmen, werden, stellen sich weitgehend vegetationsfrei dar oder sind durch einjährige Ruderalfluren bestimmt, da sie im Rahmen der Baustelle Westpark in Benutzung sind.

Durch die Planung werden erhebliche Eingriffe bezogen auf dieses Schutzgut vorbereitet. Vegetations- und Habitatstrukturen werden verändert und beseitigt. Während dies für die Ruderalflächen weniger bedeutsam ist, ist der Verlust des Gehölzstreifens als erheblich zu bewerten. Es ist von einem vollständigen Vegetationsverlust auszugehen, da mit der Planung ein Abtrag der bewachsenen Böschung verbunden sein wird. Nur 20% der Fläche bleiben unversiegelt. Die gärtnerisch anzulegenden Flächen werden einen gleichwertigen Ersatz zu den offenen und Ruderalflächen bzw. sogar eine Verbesserung darstellen. Durch die extensive Dachbegrünung ist eine Minderung der erheblichen Eingriffe möglich.

Die geplante Bebauung wird zu signifikanten Standortveränderungen für die Fauna führen. Im Bestand haben nur die Gehölzgruppen eine gewisse Bedeutung für Buschbrüter. Durch die Planung werden neue Gehölzstrukturen geschaffen. Im angrenzenden Park werden

weitere Lebensräume für Buschbrüter geschaffen. Gleichwohl geht die Lebensraumfunktion im Planungsgebiet verloren.

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben bezogen auf dieses Schutzgut erhebliche Beeinträchtigungen.

Schutzgut Landschaftsbild

Das Planungsgebiet ist im Bestand nur von der Flottwellstraße aus erlebbar und auch hier sind Einblicke durch den dichten Vegetationsbestand sehr stark eingeschränkt. Die Fläche ist überwiegend mit einem Maschendrahtzaun gegenüber der Flottwellstraße abgegrenzt. Nur auf einem kleinen Teilstück ist noch ein Teil der typischen Klinkermauer aus der Zeit der Eisenbahnnutzung erhalten. Diese Mauer ist in einem sehr schlechten Zustand und nimmt auch nur ein kurzes Teilstück ein, daher ist ihre Bedeutung auch sehr eingeschränkt. Der überwiegende Teil der Fläche stellt sich als Bau- bzw. Brachfläche dar. Für das Landschaftsbild sind im Bestand mit Ausnahme des Gehölzbestandes keine Wert gebenden Elemente feststellbar.

Durch die Planung wird das Landschaftsbild verändert. Der prägende Gehölzstreifen an der Flottwellstraße wird beseitigt, dies ist als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten. An die Stelle der mit Ruderalvegetation bestandenen Brache tritt eine mehrgeschossige Wohnbebauung. Die Höhe der Baukörper beträgt an der Flottwellstraße 25,5 m. Gerade für die angrenzende Wohnbebauung entstehen so veränderte Blickbeziehungen. Die Landschaft prägende Klinkermauer wird nicht erhalten. Da diese jedoch nur noch fragmentarisch vorhanden und in einem sehr schlechten baulichen Zustand war, ist dies nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten.

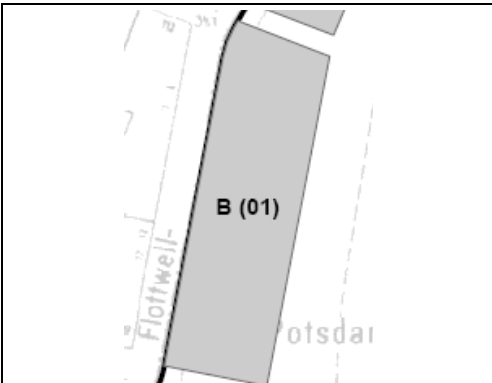
Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben bezogen auf dieses Schutzgut dennoch erhebliche Beeinträchtigungen.

Ergebnis

Das Ergebnis der Eingriffsbewertung ist, dass selbst unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild erhebliche Eingriffe durch die Planung entstehen werden. Für das Schutzgut Klima entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Feststellung der Ausgleichspflichtigkeit des Eingriffs

Eingriffe, die bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren, sind gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB nicht ausgleichspflichtig. Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zulässige Nutzung, die bisher nach § 34 BauGB zulässige überschreitet. Das Planungsgebiet wird dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet. Zulässig wäre Gewerbe (Büro und Dienstleistungen) mit einer GRZ von 0,5 und einer GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis max. 0,75. Das bedeutet, dass nur die Eingriffe ausgleichspflichtig sind, die das Maß von 0,75 überschreiten.

	Teilflächen	Beurteilungs- grundlage
	B (01)	nach § 34 BauGB zu beurteilen: GE, GFZ 1,5, GRZ 0,5, max. 0,75 7.793 m ²

Tab. 3: Planungsrechtliche Einordnung des Planungsgebietes und Versiegelungsgrad Bestand

Es wurde folgende Versiegelungsbilanz durchgeführt:

Flächenbilanz		
Gesamtfläche (in m²)	10.390 m²	
Bestand	Versiegelung (in m²)	Versiegelungsgrad Bestand (in %)
versiegelte Fläche	0 m²	0 %
unversiegelte Fläche	10.390 m²	
Planung	Versiegelung (in m²)	Versiegelungsgrad Planung (in %)
versiegelte Fläche	8.312 m²	80 %
unversiegelte Fläche	2.078 m²	

Neuversiegelung (in m²)	8.312 m²
--------------------------------	----------

Tab. 4: Ermittlung der Neuversiegelung

Demnach wird durch die Planung eine Neuversiegelung von 8.312 m² Fläche vorbereitet.

Im Folgenden ist nun zu prüfen welcher Umfang an den festgestellten Eingriffen von 8.312 m² ausgleichspflichtig ist. Für die Bemessung des Kompensationsumfanges erfolgt eine Gegenüberstellung der Versiegelungsrate, die bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt ist (Ist-Zustand) oder zulässig war, mit der geplanten Versiegelung entsprechend der Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Diese Gegenüberstellung ist der vorliegenden Tabelle zu entnehmen.

Planung	Versiegelung (in m²)	Versiegelungsgrad Planung (in %)
Bestand: Gemäß § 34 BauGB zulässige Versiegelung	7.793 m²	75 %
Planung: versiegelte Fläche	8.312 m²	80 %

Ausgleichspflichtige Versiegelung	519 m²
--	--------

Tab. 5: Ermittlung der ausgleichspflichtigen Versiegelung

Der Eingriff, der durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE vorbereitet wird, ist also nahezu vollständig nicht ausgleichspflichtig. Es verbleibt nur eine ausgleichspflichtige Versiegelung von 519 m².

Ausgleich

Ein Ausgleich ist im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht möglich, da bereits eine hohe Grundstücksausnutzung erfolgt. Es können nur Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen im Gebiet erfolgen. Da im Gebiet selbst kein Ausgleich möglich ist, wäre ein planexterner Ausgleich erforderlich.

Für den planexternen Ausgleich wird auf eine **Sammelenausgleichsfläche** zurückgegriffen, die Teil der gesamtstädtischen Ausgleichsfunktion ist. Es handelt sich um den Park, der auf dem Gleisdreieck entwickelt werden soll und durch den Bebauungsplan VI-140a rechtlich gesichert werden wird. Der Park auf dem Gleisdreieck ist im Wesentlichen die Ausgleichsmaßnahme der Bebauung des Potsdamer Platzes / Leipziger Platzes und der Deutschen Bahn für die Bahnstrecke Berlin-Hannover. Im Rahmenvertrag wurde jedoch 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 auf dem Gleisdreieck zu lenken. Um keine Doppelbelegung durch verschiedene Bebauungspläne vorzubereiten, erfolgte im Rahmenplan eine flächenhafte Zuordnung (Fläche j). Diese Flächenzuordnung dient **nur** dem rechnerischen Nachweis, dass keine Doppelbelegung von Flächen erfolgt.

Der gesamte Park auf dem Gleisdreieck wird aus den Ausgleichsgeldern des Potsdamer Platzes und der gesamten Baufelder um den Park bezahlt. Der Rahmenvertrag regelt, dass sich der Ausgleich für die Baufelder nach durchschnittlichen Parkkosten des Ostparks, der bereits realisiert wurde zu bemessen hat. Die Kosten belaufen sich auf 51 €/m². Es bedarf daher einer flächenhaften Umrechnung, wie viel Park für den Ausgleich des Eingriffs, der durch das Baufeld Flottwell-Mitte verursacht wird, hergestellt werden soll.

Zur Bemessung des Umfangs des planexternen Ausgleichs auf dem Park auf dem Gleisdreieck wurde eine Versiegelungsbilanz durchgeführt. Insbesondere die hohe Neuversiegelung, die durch die Planung vorbereitet wird, ist Verursacher für die durch die Planung vorbereiteten Eingriffe. Der Wirkfaktor Versiegelung eignet sich daher als Indikator für eine solche Zuordnung (so auch § 135b BauGB). Der Wirkfaktor der Versiegelung liegt in der Regel allen standardisierten Verfahren zur Bemessung des Kompensationsumfangs zu Grunde und soll daher hier angewendet werden.

Für die Ermittlung des Kompensationsumfangs wurde festgelegt, dass pro m² neuversiegelte Fläche im Baugebiet ein Quadratmeter Maßnahmen auf der vom Land Berlin bereit gestellten Fläche umgesetzt werden. Mit dieser Regelung soll auch der Verbrauch von Ausgleichsfläche durch die Baufelder transparent dargestellt werden, um Doppelbelegungen auszuschließen. Die Schaffung eines m² Parks für einen m² versiegelte Fläche wird als angemessen erachtet.

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan und die damit verbundene Versiegelung wird ein Eingriff insbesondere in den Naturhaushalt (Schutzgüter Boden, Pflanzen und Tiere und Klima / Luft) vorbereitet. Dieser Eingriff wird durch eine planexterne Maßnahme ausgeglichen, deren Aufwertungsschwerpunkt in der Stärkung der Erholungsfunktion liegt. Zu einer Parkfläche gehören auch Infrastruktureinrichtungen wie Wege und intensiv genutzte Bereiche. Die Parkumsetzung ist als Gesamtmaßnahme zu sehen. Während für die Versiegelung keine Aufwertung erfolgen kann, wird eine biotische Aufwertung, aber vor allem eine Aufwertung für das Landschaftsbild und die Erholung erfolgen. Die Maßnahme ist nicht gleichartig, aber gleichwertig. Dem durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE vorbereiteten Eingriff wird daher eine Fläche von 0,05 ha auf der Sammelausgleichsfläche zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt über den Durchführungsvertrag, so dass es keiner weiteren Festsetzungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan bedarf.

Durch die planexterne Maßnahme wird der Eingriff ausgeglichen.

6.2.3.3.2 Geplante Maßnahmen

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

Festsetzung im Bebauungsplan

Die Maßnahmen werden zur Vermeidung von erheblichen Umweltauswirkungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt. Im Folgenden werden die Maßnahmen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt.

Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

- Vermeidung negativer Auswirkungen auf das Bioklima, durch Vegetationspflanzungen sowie
- Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse durch die Gebäudegliederung und großzügige Wohnhöfe.

- Festsetzung von schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeiten für die Aufenthaltsräume in Wohnungen mit ausschließlicher Orientierung zu den belasteten Fassaden.

Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Lebensraumfunktionen des Planungsgebietes durch

- gärtnerische Anlage der Höfe,
- Neupflanzung von Bäumen,
- extensive Begrünung der Dächer für die Insektenfauna.

Schutzgut Wasser

Verzögerter Abfluss und Verdunstung des Niederschlagswassers, indem

- Neupflanzung von Bäumen und gärtnerische Anlage der nicht überbaubaren Flächen sowie
- die Dachflächen extensiv begrünt werden.

Schutzgut Klima/Luft

- Vermeidung negativer Auswirkungen auf das Kleinklima durch die Nutzung der Verdunstungsleistung und Staub bindenden Wirkungen der Pflanzen, indem eine Mindestbegrünung sichergestellt wird und eine extensive Dachbegrünung hergestellt wird.
- Ausschluss von bestimmten Luft verunreinigenden Brennstoffen.

Schutzgut Landschaft

Vermeidung negativer Auswirkungen auf das Landschaftsbild, durch

- Einhaltung der ortstypischen Gebäudehöhen,
- gärtnerische Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen.

Sicherung durch den Durchführungsvertrag

Die Maßnahmen werden zur Vermeidung von erheblichen Umweltauswirkungen im Durchführungsvertrag gesichert. Im Folgenden werden die Maßnahmen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt.

Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Lebensraumfunktionen des Planungsgebietes durch

- Verwendung von Natrium-Hochdrucklampen zum Schutz der Insektenfauna.

Bauzeitenplanung

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

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

Vermeidung von Emissionen, Abfällen und Abwasser und Energieeffizienz

Vermeidung von Emissionen

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan werden bestimmte Luft verunreinigende Brennstoffe ausgeschlossen. Bei Einhaltung der gültigen Wärmedämmstandards und moderner Heizanlagen sind keine erheblichen Umweltauswirkungen durch Schadstoffemissionen zu erwarten. Eine geringfügige Erhöhung der Vorbelastung umliegender Gebiete durch Abgase des Anliegerverkehrs ist möglich. Zur Vermeidung von Emissionen sind während der Bauphase unnötige Betriebsfahrten und Maschinenleerläufe zu vermeiden. Der Einsatz Treibstoff sparender, lärmarmen und schadstoffreduzierter Baumaschinen und Fahrzeuge wird empfohlen.

Sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Im vorhabenbezogenen Bebauungsplan sind keine Maßnahmen zur Vermeidung von Abfällen und Abwasser festsetzbar.

Durch die zusätzliche Bebauung erhöht sich die anfallende Abwasser- und Abfallmenge. Der Abfall wird sachgerecht entsorgt bzw. wiederverwertet. Das Abwasser wird der Kanalisation zugeführt.

Nutzung erneuerbarer Energien sowie der sparsame u. effiziente Umgang mit Energie

Der vorhabenbezogenen Bebauungsplan trifft keine Festlegungen zum Einsatz erneuerbarer Energien bzw. zum sparsamen und effizienten Umgang mit Energie, lässt aber die Möglichkeit zu, Solaranlagen zu errichten.

Fachrechtlicher Ausgleich nach Baumschutzverordnung (BaumschVO)

Im Planungsgebiet wachsen Bäume, die unter die Baumschutzverordnung fallen. Der Baumbestand wurde im Rahmen eines Gutachtens erhoben (Gast.Leyser 2011).

Es wurden neun Bäume festgestellt, die im Planungsgebiet unter die Baumschutzverordnung fallen. Vier Bäume sind als erhaltenswert (Kategorie II) und fünf Bäume als nicht erhaltenswert eingestuft. Es wird davon ausgegangen, dass die Bäume nicht erhalten werden können, da die Böschung baubedingt beseitigt werden wird. Der Umfang an Ersatzpflanzungen nach Baumschutzverordnung wird zum Zeitpunkt der Antragsstellung festgelegt. Zehn Bäume sind mindestens auf dem Grundstück zu pflanzen, da dies im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt wird. Dies könnte mit dem Ersatz nach Baumschutzverordnung verrechnet werden.

6.2.3.4 Entwicklung bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung (Nullvariante) würde die Fläche weiterhin durch den Gehölzbestand am Rand einen Lebensraum für Tiere und Pflanzen darstellen und durch den Vegetationsbestand eine klimatische Ausgleichswirkung erzielen. Eine naturschutzfachliche Erhöhung der Wertigkeit würde sich nur mittelfristig bei weiterem „liegen lassen“ der Baustellenflächen einstellen.

Auch bei Nichtdurchführung der untersuchten Planung wäre eine bauliche Entwicklung der nach § 34 BauGB beurteilten Fläche an der Flottwellstraße möglich. Gesamtstädtisches Ziel ist die Entwicklung eines Parks auf dem Gleisdreieck und eine räumliche Fassung des Parks durch innerstädtische Stadtquartiere. Im Flächennutzungsplan Berlin (FNP) ist der nördliche Bereich des Plangebiets (ca. 2/3 des Geltungsbereichs) als gemischte Baufläche M2 dargestellt. Dies sind Bereiche mit mittlerer Nutzungsintensität und –dichte sowie überwiegendem Mischgebietscharakter. Für den südlichen Teil enthält der FNP die Darstellung einer Wohnbaufläche. Östlich angrenzend ist eine Grünfläche dargestellt.

Die Darstellungen des FNP sind generalisierend und nicht parzellenscharf und lassen aufgrund ihrer geringen Detailschärfe Gestaltungsspielräume zu. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE sieht die Festsetzung von Wohngebäuden entlang der Flottwell-

straße vor. Die Wohnnutzung kann sowohl aus einer gemischten Baufläche M2 als auch einer Wohnbaufläche entwickelt werden. Die Darstellung des Flächennutzungsplans lässt in diesem Bereich hinsichtlich der räumlichen Grenzen einen Entwicklungsspielraum zu und macht deutlich, dass hier eine bauliche Entwicklung gewünscht ist. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan konkretisiert die Ziele des Flächennutzungsplans.

6.2.3.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen der Planaufstellung muss vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob durch den Vollzug des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbote nach § 44 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz zu erwarten sind. Im Rahmen der Begehung des Planungsgebietes wurden keine gemeinschaftsrechtlich geschützten Tierarten festgestellt bzw. wurde das Vorkommen für sehr unwahrscheinlich eingeschätzt (Scharon 2011).

Auf der Fläche konnten keine Hinweise für eine Besiedelung durch Vogelarten gefunden werden. In den wenigen Gehölzen befinden sich keine Nester bzw. Baumhöhlen. Ob eine Besiedelung durch Bodenbrüter, wie dem streng geschützten und in Berlin vom Aussterben bedrohten Brachpieper erfolgt, konnte auf Grund des Untersuchungszeitraumes nicht endgültig eingeschätzt werden. Jedoch sprechen die intensive Nutzung der Fläche sowie das umfangreiche Baugeschehen auf unmittelbar angrenzenden Flächen dagegen. Weitergehende Untersuchungen erfolgten daher nicht.

Zu den ganzjährig geschützten Niststätten gehören solche, die über mehrere Jahre genutzt werden, wie Greifvogelhorste, Baumhöhlen und Höhlen sowie Nischen an Gebäuden, die als Fortpflanzungsstätten von verschiedenen Vogelarten und Quartiere von Fledermäusen genutzt werden können. An den wenigen und einen geringen Durchmesser aufweisenden Bäumen am westlichen Rand des B-Plangebietes wurden keine Baumhöhlen nachgewiesen.

Die Fläche wurde hinsichtlich ihrer Bedeutung als Lebensraum für die Zauneidechse eingeschätzt. Diese streng geschützte Art wurde bisher einmal am 15. Juni 2010 mit einem Jungtier am südlichen Rand des Gleisdreiecks, im Bereich der Yorckbrücken, nachgewiesen (K.-H. Kielhorn schriftl. Mitt.). Der Fundpunkt liegt ca. 500 m vom B-Plangebiet entfernt. Zwischen dem Nachweisort der Zauneidechse und dem Plangebiet verlaufen Bahntrassen, u. a. der ICE-Tunnel. Im Bereich des Fundpunktes befanden sich zum Zeitpunkt des Nachweises Gehölzsäume, offene Sandflächen u. ä., die den Lebensraumansprüchen der Art entsprechen. Das B-Plangebiet bietet auf Grund des ausschließlich aus Schotter bestehenden Untergrundes und der damit fehlenden Versteckmöglichkeiten sowie Eiablageplätze (Fortpflanzungsstätten) keine bzw. nur sehr eingeschränkte Lebensraumqualitäten für die Zauneidechse. Zumindest ein dauerhaftes Vorkommen der Art im Bereich der vorhabenbezogenen B-Planfläche kann ausgeschlossen werden. Weitergehende Untersuchungen sind daher nicht erforderlich.

Das Vorkommen weiterer streng geschützter Arten, wie holzbewohnende Käferarten sowie Amphibien, kann auf Grund der Biotopausstattung, den Biotopansprüchen der einzelnen Arten, u. a. das Fehlen von Gewässern und alten Laubbäumen ausgeschlossen werden.

Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan stehen keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Bei der Umsetzung der Planung ist zur Vermeidung von Störungen und Beeinträchtigungen eine Bauzeitenregelung einzuhalten (vgl. Kap. 6.2.3.3.2 Bauzeitenplanung).

6.2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die geplante Bebauung muss in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks gesehen werden. Städtebauliches Ziel ist es, die in unmittelbarer Umgebung vorhandene dichte Blockrandbebauung auf den an den Rändern des Gleisdreiecks zu entwickelnden Baufeldern zu arrondieren und fortzusetzen und so die gewünschte Reintegration des Gleisdreiecks in den Stadtkörper zu erreichen. Durch Konzentration der baulichen Entwicklung auf wenige dicht bebaute Baufelder wird die Inanspruchnahme weiterer innerstädtischer Freiflächen verringert und eine großzügige öffentliche Grün- und Freiflächenutzung ermöglicht, die zugleich ausgleichende Wirkung bezüglich der Anforderungen an

gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt hat. Gleichzeitig wird durch die bauliche Dichte eine eindeutige städtebauliche Zäsur zu den geplanten Grün- und Freiflächen hergestellt. Die geplante bauliche Entwicklung ist in verschiedenen übergeordneten Planwerken und informellen Planungen als gesamtstädtisches Ziel dargestellt. Hierzu zählt der FNP, der die Fläche des Planungsgebietes als gemischte Baufläche und Wohnbaufläche ausweist. Im Planwerk Innere Stadt wird das Plangebiet mit einer mehrteiligen Blockrandbebauung dargestellt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE entspricht dieser Zielsetzung. Standortalternativen für das Bau- feld Flottwellstraße Mitte innerhalb des Gleisdreiecks wurden im Vorfeld des städtebaulichen Rahmenplanes VI-140 untersucht. Die heutige Lage stellt dabei den Kompromiss den privaten und öffentlichen Interessen dar.

Es wurden alternative Bebauungskonzepte für das Plangebiet untersucht. Die Erarbeitung erfolgte in einem diskursiven Prozess mit den Eigentümern des Baufeldes Mitte und dem Bezirk Friedrichshain Kreuzberg. Zwei Planungs- und Architekturbüros haben städtebauliche Konzepte erarbeitet und in insgesamt drei Präsentationsterminen den Beteiligten vorgestellt. Dabei wurden sowohl Varianten in der Art der Bebauung, der Durchwegung, der Gestaltung der Innenhöfe, der Höhe der Baukörper und der Dichte der Bebauung untersucht und bewertet. Im Rahmen des Prozesses haben sich die Beteiligten für das Planungsgebiet für eine vorwiegende Wohnnutzung mit ergänzenden Nutzungen im Erdgeschoss und 1. OG entschieden. Die Dichte wurde deutlich zurückgenommen. Der Prozess erfolgte von einer dichten Blockrandbebauung ohne Sichtbeziehungen in den Park, die gemäß dem Bebauungsplan VI-140 im Planungsgebiet möglich gewesen wäre, hin zu einer mändrierenden Bebauung, die gegenüber der Flottwellstraße weitgehend geschlossen ist, einen Vorgartenstreifen vorsieht, Durchlässe in den Westpark ermöglicht und auch private Innenhöfe vorsieht. Im Rahmen der städtebaulichen Studie spielten somit auch Umweltaspekte eine Rolle, auch wenn die städtebauliche Struktur im Vordergrund stand.

6.3 Zusätzliche Angaben

6.3.1 Technische Verfahren und verwendete Unterlagen

6.3.1.1 Umweltprüfung

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

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

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

6.3.1.2 Biototypenkartierung

Für das Planungsgebiet erfolgte im Juli 2006 eine Biototypenkartierung sowie eine floristische Aufnahme, eine ergänzende Begehung zur Aktualisierung der Erfassung wurde im Oktober 2011 durchgeführt (Dr. Halfmann & Rothe). Die Ergebnisse der Begehung wurden direkt in den Umweltbericht integriert, ein separates Fachgutachten wurde nicht erstellt.

6.3.1.3 Eingriffsbilanzierung

Für die Bewertung und Bilanzierung des Eingriffs in Natur und Landschaft muss zunächst geprüft werden, ob ein auszugleichender Eingriff durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan vorbereitet wird. Hierfür wurde das nach § 34 BauGB planungsrechtlich zulässige Maß bestimmt. Bereits im Vorfeld erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände insbesondere zwischen Bezirk und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Danach ist das Gebiet südlich des Schöneberger Ufers großräumig im Zusammenhang der bebauten Ortsteile zwischen der Bestandsbebauung westlich der Flottwellstraße, dem Baufeld „urbane Mitte“ und der Bebauung östlich der Möckernstraße als Gebiet nach § 34 BauGB einzustufen. Die Einstufung nach § 34 BauGB erfolgt, da das Baugrundstück trotz seiner Größe den Bebauungszusammenhang nicht unterbricht. Dies wird insbesondere durch die auf den angrenzenden Grundstücken vorhandene großräumige Bebauung vermittelt.

Es erfolgte eine verbal-argumentative Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Eingriffs. Da der Ausgleich planintern nicht vollständig möglich ist, können nur planextern Maßnahmen umgesetzt werden. Im Rahmenvertrag ist geregelt, dass der Ausgleich für die Baufelder im Park auf dem Gleisdreieck erfolgen muss. Dem Eingriff, der durch den Bebauungsplan VI-140h VE vorbereitet wird, wird ein Teil der Sammelausgleichsfläche im Park auf dem Gleisdreieck zugeordnet. Um den Umfang an erforderlichen planexternen Ausgleichsmaßnahmen zu bestimmen, wurde eine Versiegelungsbilanz durchgeführt. Der Wirkfaktor Versiegelung ist Ursache für eine Vielzahl von erheblichen Beeinträchtigungen und eignet sich daher als Indikator für eine solche Zuordnung (so auch § 135b BauGB). Der Wirkfaktor der Versiegelung liegt daher in der Regel allen standardisierten Verfahren zu Grunde (z.B. dem in Berlin zur Anwendung empfohlenen ausführlichen Verfahren/Auhagen-Verfahren) und kann daher hier angewendet werden.

Das ausführliche Verfahren wurde in dem Planfall begründet nicht angewendet. Hintergrund ist, dass es fachlich geboten ist, die gleiche Methode zur Ermittlung des Eingriffs anzuwenden, wie zur Beurteilung der Ausgleichsfläche. Erst so lässt sich nachvollziehbar darlegen, wie der ermittelte Eingriff auch ausgeglichen werden kann. Die Umrechnung der ermittelten Wertpunkte nach dem Berliner Verfahren in Geld wäre sonst das gleiche wie die Umrechnung der Neuversiegelung in einen Geldwert.

Bei der planexternen Ausgleichsfläche handelt es sich um eine Sammelausgleichsfläche. Das heißt der gesamte Park wird aus den Ausgleichsgeldern des Potsdamer Platzes und der gesamten Baufelder um den Park bezahlt. Der Rahmenvertrag regelt, dass sich der Ausgleich nach durchschnittlichen Parkkosten des Ostparks, der bereits realisiert wurde zu bemessen hat. Es bedarf daher einer flächenhaften Umrechnung, wie viel Park für das Baufeld Flottwell-Mitte hergestellt werden soll. Hierfür dient die Versiegelungsbilanz. Die fachliche Bewertung erfolgt verbal-argumentativ.

6.3.1.4 Faunistische Untersuchung

Im Rahmen des Bebauungsplans VI-140 erfolgten faunistische Untersuchungen zu den Tiergruppen Vögel (Aves), Kriechtiere (Reptilia), Laufkäfer (Carabidae) und Heuschrecken (Saltatoria) für den Umgriff des gesamten Gleisdreiecks. Die Untersuchungen wurden für den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplangebietes VI-140h VE ausgewertet und es wurde eine ergänzende Begehung 2011 vorgenommen hinsichtlich des Potenzial der Fläche für das Vorkommen streng geschützter Arten, da diese im Bebauungsplanverfahren durch den § 44 BNatSchG eine herausragende Bedeutung zukommt.

Das Plangebiet sowie die angrenzenden Flächen wurden am 20. Oktober 2011 begangen und bezüglich des Potenzials für ein Vorkommen geschützter Arten sowie ganzjährig geschützter Lebensstätten in den Bäumen (Baumhöhlen) betrachtet.

Wegen des zur Verfügung stehenden Zeitraumes der Begehung konnten keine methodischen Untersuchungen durchgeführt werden. So war der Nachweis von Brutvogelarten durch ein Verhören der artspezifischen Rufe nicht möglich. Aufgrund der Vegetationsausstattung und der hohen Störungsintensität der Fläche konnte das Vorkommen streng geschützter Vogelarten wie dem Brachpieper ausgeschlossen werden. Die Fläche ist öffent-

lich zugänglich und wird für verschiedene Nutzungen, wie Spielplatz, Hundeauslaufgebiet u. ä., begangen (Scharon 2011).

Die streng geschützte Zauneidechse wurde bisher einmal am 15. Juni 2010 mit einem Jungtier am südlichen Rand des Gleisdreiecks, im Bereich der Yorckbrücken, nachgewiesen (K.-H. Kielhorn schriftl. Mitt.). Der Fundpunkt liegt ca. 500 m vom B-Plangebiet entfernt. Zwischen dem Nachweisort der Zauneidechse und dem Plangebiet verlaufen Bahntrassen, u. a. der ICE-Tunnel. Im Bereich des Fundpunktes befanden sich zum Zeitpunkt des Nachweises Gehölzsäume, offene Sandflächen u. ä., die den Lebensraumsprüchen der Art entsprechen. Das B-Plangebiet bietet auf Grund des ausschließlich aus Schotter bestehenden Untergrundes und der damit fehlenden Versteckmöglichkeiten sowie Eiablageplätze (Fortpflanzungsstätten) keine bzw. nur sehr eingeschränkte Lebensraumqualitäten für die Zauneidechse. Zumindest ein dauerhaftes Vorkommen der Art auf der B-Planfläche kann ausgeschlossen werden. Weitere Erfassungen sind daher nicht erfolgt.

6.3.1.5 Lärmgutachten

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (ALB, August 2011 und Überarbeitung Februar 2012). Im Rahmen des Gutachtens wurden

1. die Auswirkungen des Vorhabens auf schutzwürdige bauliche Anlagen außerhalb des Plangebiets, d.h. auf den Bestand bzw. auf die bereits geplante Bebauung westlich der Flottwellstraße (überwiegend MI) und den geplanten Westpark sowie
2. die Verkehrslärmimmission innerhalb des Plangebietes

für die Gesamtentwicklung beidseitig der Flottwellstraße untersucht. Aufgrund des räumlichen Zusammenhangs und der angestrebten engen Realisierungszeiträume ist eine jeweils auf die einzelnen Bebauungspläne bezogene alleinige Betrachtung nicht sinnvoll.

Die Lärmberechnungen Februar 2012 beruhen auf den Ergebnissen der überarbeiteten Verkehrsmengenberechnung vom Januar 2012 (im überarbeiteten Verkehrsgutachten IGS April 2012 dargestellt).

Entsprechend dem o.g. Untersuchungsrahmen wurden folgende Szenarien zu Grunde gelegt:

- ⇒ Prognosenullfall (PNF): Analyse der Verkehrslärmimmissionen im Ist-Zustand auf der Grundlage der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2009 und Zählungen des Verkehrsgutachters
- ⇒ Prognoseplanfall (PPF): PNF zzgl. der durch die Baufelder Nord, Mitte und Süd sowie der durch die westlich der Flottwellstraße geplante Bebauung induzierten zusätzlichen Verkehre

Als weitere Lärmquellen wurden die in Hochlage verlaufenden Trassen der U-Bahnen U1 und U2 sowie die südlich verlaufenden Gleise von Strecken der Deutschen Bahn (DB) AG berücksichtigt.

Der den Berechnungen zugrunde gelegte Prognoseplanfall stellt eine Worst-Case-Betrachtung dar:

- ⇒ Für die Grundannahmen zu den Verkehren durch die zukünftigen Nutzungen wurden immer maximale Annahmen getroffen, unter anderem zur Auslastung des Hotels,
- ⇒ Darüber hinaus wurden die von Senatsverwaltung in der Verkehrsprognose 2025 abnehmenden Verkehrsmengen nicht berücksichtigt.

Die ermittelten Lärmpegel sind anhand der Orientierungswerte der DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1 zu bewerten, die für allgemeine Wohngebiete tags 55 dB(A) und für nachts 45 dB(A) und für MI tags 60 dB(A) und für nachts 50 dB(A) vorsehen. Bei den Orientierungswerten der DIN 18005 handelt es sich um Immissionswerte, deren Unterschreitung bzw. Einhaltung wünschenswert ist, um die Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Baugebietes zu wahren und sich ggf. Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung ableiten lassen.

Für die Prognoseplanfälle ergeben sich hinsichtlich Lage und Höhe zukünftiger Bebauung aus der Städtebaulichen Studie und der konkretisierten Hochbauvorentwürfe für die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140h VE und VI-140i VE. Die im Modell dargestellten Baukörper entsprechen der Ausnutzung der gemäß Planentwurf maximal zulässigen Kubatur. Um die Auswirkungen der durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140h VE im Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung beidseitig der Flottwellstraße induzierten verkehrlichen Veränderungen im Untersuchungsraum darstellen zu können, wurde den Berechnungen für den Prognosenullfall ein Bebauungszustand zugrunde gelegt, der eine nahezu geschlossene Straßenrandbebauung westlich der Flottwellstraße einschließt. Pegelunterschiede zwischen den Prognoseplanfall und dem Prognosenullfall können sich demnach nicht nur infolge erhöhter Verkehrsmengen im Prognoseplanfall, sondern auch infolge der im jeweiligen Prognoseplanfall veränderten Bebauungssituation (d. h. Einfluss von Reflexion und Abschirmung/Beugung) im Untersuchungsraum ergeben.

Eine zusätzliche Emissionsquelle stellt neben dem Verkehrslärm der Schienenverkehrslärm im oberirdischen Schienennetz dar. Zur Ermittlung der verkehrlichen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr (U-Bahn) wurden die Fahrpläne der U-Bahnlinien 1 und 2 ausgewertet. Da beide U-Bahnlinien den Untersuchungsraum in Hochlage (Brücke) durchschneiden (U1) oder tangieren (U2), wurden entsprechende Zuschläge (+3 dB(A)) in den Berechnungen berücksichtigt (Brückenzuschlag). Für die U2 wurde zusätzlich ein Kurvenzuschlag von DRA08 dB(A) gegeben. Die daraus resultierenden Emissionspegel betragen somit für die U1: Tag 61,6 / Nacht 57 dB(A) und für die U2: Tag 61,4 / Nacht 57,1 dB(A). In der Schalltechnischen Untersuchung wurden auch bei der Bestandsbetrachtung die südöstlich des Planungsgebietes liegenden Eisenbahnstrecken berücksichtigt. Auch hier wurde ein Zuschlag von 2 dB(A) für die Fahrbahnart Schotterbett mit Betonschwellen gegeben.

Bei der verkehrlichen Untersuchung wurden prozentuale Anteile einzelner Fahrzeugarten (z. B. auch für Lkw/Lastzüge und für Lieferwagen) für die einzelnen Straßenabschnitte tags und nachts berücksichtigt.

6.3.1.6 Gutachten Lufthygiene

Für das Planungsgebiet wurde die Kfz-bedingte Luftschadstoffbelastung für

- Stickstoffdioxid (NO₂),
- Feinstaub PM₁₀ und
- Feinstaub PM_{2,5}

berechnet (ALB Februar 2012). Die Kfz-bedingten Emissionen von Luftschadstoffen auf einer Straße werden insbesondere durch die Verkehrsbelastung (Menge und Zusammensetzung des Verkehrs) bestimmt, die damit eine sehr hohe Bedeutung für die Berechnung der Immissionen hat. Zur Berechnung der Luftschadstoffe wurden für den Prognosenullfall sowie für die Prognoseplanfall die Verkehrszahlen der „Verkehrlichen Untersuchung zur Besiedelung des Baufeldes Flottwellstraße in Berlin“ von der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss vom Juni 2011, überarbeitet und aktualisiert 2012 herangezogen. Für den Prognoseplanfall wurde der KFZ-Verkehr für die Gesamtentwicklung beidseitig der Flottwellstraße, der sog. worst-case zugrunde gelegt.

Um die Kfz-bedingten Immissionen von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung der Vorbelastung für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} zu ermitteln, wurden im Rahmen dieser Untersuchung die Luftschadstoffkonzentrationen rechnerisch ermittelt.

Die Ergebnisse sind repräsentativ für das Jahr 2015. Die Berechnung berücksichtigt bereits die positive Entwicklung der Berliner Umweltzone. Außerdem wurde für Berechnung die prognostizierte Hintergrundbelastung für 2015 verwendet, für die die Schadstoffbelastung im Vergleich zum Ist-Zustand geringfügig abgenommen hat. Es ist anzunehmen, dass die Hintergrundbelastungen, wie auch die Emissionsfaktoren wegen der fortschreitenden positiven Änderung der Flottenzusammensetzung in Zukunft noch weiter abnehmen werden.

Die Ergebnisse wurden in der Luftschicht 2-3 m über Boden berechnet und beinhalten somit die Information der maximal zu erwartenden Konzentration im Untersuchungsraum. In höheren Luftschichten verringert sich die Konzentration aufgrund der besseren Luftaus-

tauschbedingungen. Die Maße für die Güte des Verkehrsflusses (LOS-Werte) wurden konservativ angesetzt mit mehr als 50% Stop+Go Anteilen im Bereich der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Lichtsignalanlage und der Straßen Schöneberger Ufer und Reichpietschufer.

6.3.1.7 Gutachten Stadtklima

Für das Planungsgebiet wurden das bodennahe Temperaturfeld, das autochthone Windfeld, der Kaltluftvolumenstrom und die bioklimatische Situation untersucht (GEO-NET, August 2011).

Für die Ermittlung der Zusammenhänge wurde als meteorologische Rahmenbedingung eine austauscharme, sommerliche Hochdruckwetterlage angenommen. Für die Modellrechnung wurde das mesoskalige Klima- und Strömungsmodell FITNAH verwendet. Es schließt physikalisch fundiert die räumlichen und / oder zeitlichen Lücken zwischen meteorologischen Messungen, berechnet weitere meteorologische Größen, die nicht gemessen wurden und ermittelt Wind- und Temperaturfelder in ihrer raumfüllenden Struktur.

Das Hauptaugenmerk der Untersuchung lag auf der Beeinflussung des Kaltlufthaushaltes durch die zusätzlichen Baukörper. Die benachbarten Planungsgebiete der Bebauungspläne VI-140i VE und VI-140g der Flottwellpromenade wurden mit in das Planungsszenario aufgenommen um mögliche Summenwirkungen der geplanten Bebauung in die Auswertung einbeziehen zu können.

Als Datengrundlage diente ein digitales Geländemodell des Informationssystems Stadt und Umwelt (ISU) (SenStadt 2007). Die Zellengröße des erzeugten Modelleingangsrasters beträgt 10 m. Informationen zur Nutzungsstruktur (ISU) wurden ebenfalls dem ISU entnommen. Weiterhin wurden die digitale Grundkarte Berlin im Maßstab 1:5.000 und ein 3-D-Modell zur Höhe der Baustruktur auf Grundlage der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK) verwendet.

6.3.1.8 Erschütterungsgutachten

Um die Auswirkungen des im Bestand vorhandenen Schienenverkehrs (Nord-Süd-Fernbahntunnel, U-Bahn-Linie U1 und U2) wurde ein Erschütterungsgutachten durchgeführt (Wölfel 2012). Es wurden Erschütterungsmessungen am 13. Januar 2012 mit vier Erdspeissen durchgeführt. Die Messpunkte befanden sich jeweils nahe der Grundstücksgrenzen in möglichst geringer Entfernung zu den Schienenwegen. Auf der Basis dieser Freifeld-Messungen wurden die zu erwartenden Erschütterungen und der sekundäre Luftschall im Gebäude abgeschätzt. Bei dem sekundären Luftschall handelt es sich um den von Decken und Wänden abgestrahlten Schall, der in Folge der Anregung durch Erschütterung entsteht. Die Messungen wurden gemäß DIN 45669 durchgeführt, die Auswertung und Beurteilung erfolgt nach DIN 4150-2 („Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“) für die zu erwartenden Erschütterungen. Für die Prognose des sekundären Luftschalls wird insbesondere der „Leitfaden für den Planer“ der DB einschließlich weiterer Veröffentlichungen der DB zu diesem Thema herangezogen. Bei der Beurteilung wurde der Schutzanspruch von allgemeinen Wohngebieten zu Grunde gelegt. Die vorliegende Bewertung liegt auf der sicheren Seite, da die Messpunkte nahe der Grundstücksgrenzen und damit außerhalb der geplanten Gebäude zu den Bahnlinien hin angebracht waren. Basis für das vorliegende Gutachten und die Bewertung sind die genannten Annahmen, insbesondere die massive Bauweise der Gebäude.

6.3.2 Umweltmonitoring

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

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswir-

kungen auf die Schutzgüter Biologische Vielfalt, Klima / Luft, Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter nach sich ziehen wird. Dementsprechend ist es nicht erforderlich, Maßnahmen zur Überwachung für diese Schutzgüter zu planen.

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild nach sich ziehen wird. Für deren Überwachung sind keine Maßnahmen vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber der Prognose gesehen wird.

6.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE befindet sich im Westen des Gleisdreiecks und hat eine Größe von 10.390 m². Das Planungsgebiet besteht aus dem Baufeld Flottwellstraße Mitte.

Das Planungsgebiet wird im Bestand noch im Norden, Süden und Osten durch Brachflächen bzw. der Baustelle des Westparks umgrenzt. Im Westen grenzt die Flottwellstraße an. Zukünftig wird die nördliche und südliche Grenze durch die Wege zum Park auf dem Gleisdreieck und östlich durch den im Bau befindlichen Park auf dem Gleisdreieck begrenzt. Die westliche Grenze ist die östliche Straßenbegrenzungslinie Flottwellstraße, bzw. die Bezirksgrenze zum Bezirk Mitte.

Die Fläche liegt im Bestand brach, da der Golfplatz als Zwischennutzung bereits 2009 aufgegeben wurde. Das Planungsgebiet ist durch seine Vornutzungen ein bereits überformter Standort. Die Fläche diente im Rahmen der Bauarbeiten zum Potsdamer Platz und der Nord-Süd-Trasse der Deutschen Bahn AG als Baulogistikfläche (1994-2001) und wurde in diesem Zusammenhang vollständig überformt. Aus dieser Zeit stammen weitere Aufschüttungen.

Das Planungsgebiet ist im Bestand unversiegelt, jedoch nur durch einen geringen Vegetationsanteil geprägt. Entlang der Flottwellstraße befindet sich ein mehrschichtiger Gehölzbestand auf einer Böschung. Es sind vor allem nicht heimische Gehölze vorherrschend. Die offenen Bereiche, die den größten Anteil des Planungsgebietes einnehmen, werden durch einjährige Ruderalfluren bestimmt oder stellen sich vegetationsfrei dar, da sie im Rahmen der Baustelle Westpark in Benutzung sind.

Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist es die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnnutzung zum Park auf dem Gleisdreieck zu schaffen. Der Bebauungsplan setzt als Art der Nutzung Wohngebäude fest. Der Bereich soll teilweise durch zwei Tiefgaragen unterbaut werden. Durch die Planung wird eine Versiegelung von 80% des Planungsgebietes ermöglicht. Da das Planungsgebiet im Bestand unversiegelt ist, erfolgt eine Neuversiegelung von 8.312 m².

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung keine erheblichen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter biologische Vielfalt, Klima / Luft, Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung sowie Kultur- und Sachgüter nach sich ziehen wird. Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Boden, Wasser, Pflanzen, Tiere und Landschaftsbild zu erwarten. Maßnahmen zur Vermeidung wie Dachbegrünung und Pflanzmaßnahmen werden hierbei bereits berücksichtigt.

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen über die Bearbeitung der Eingriffsregelung (§ 1a Abs. 3 BauGB und § 18 BNatSchG) sind bei der Aufstellung, Änderung oder Ergänzung eines Bauleitplans Eingriffe in Natur und Landschaft zu prüfen. Dies erfolgte im Rahmen des Umweltberichtes. Die Eingriffe wurden ermittelt und bewertet. Das Ergebnis der Eingriffsbewertung ist, dass selbst unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild erhebliche Eingriffe durch die Planung entstehen werden. Für das Schutzgut Klima / Luft entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Eingriffe, die bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren, sind gemäß § 1 a Abs. 3 Satz 5 BauGB nicht ausgleichspflichtig. Das bedeutet, dass ein Ausgleichserfordernis nur dann vorliegt, wenn das durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zulässige Nutzungsmaß, die bisher nach § 34 BauGB zulässige Nutzung überschreitet. Für das Planungsgebiet sind gemäß § 34 BauGB eine GRZ von 0,5 und eine zulässige Überschreitung gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis max. 0,75 zulässig. Das bedeutet, dass nur die Eingriffe ausgleichspflichtig sind, die das Maß von 0,75 überschreiten. Da der vorhabenbezogenen Bebauungsplan eine GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis 0,8 vorsieht ist nur die Differenz zwischen 0,75 und 0,8 ausgleichspflichtig.

Der Eingriff, der durch den Bebauungsplan VI-140h VE vorbereitet wird, ist also nahezu vollständig nicht ausgleichspflichtig. Es verbleibt nur eine ausgleichspflichtige Versiegelung von 519 m².

Ein Ausgleich ist im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht möglich, da bereits eine hohe Grundstücksausnutzung erfolgt. Es können nur Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen im Gebiet erfolgen. Da im Gebiet selbst kein Ausgleich möglich ist, wird ein planexterner Ausgleich erforderlich.

Der Ausgleich erfolgt im Bebauungsplan VI-140a, der den Park auf dem Gleisdreieck umfasst. Diese Fläche ist Teil der „Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption“ und ist prioritär bei der Suche nach planexternen Maßnahmen zu behandeln. Während der Großteil des Parks auf dem Gleisdreieck dem Ausgleich der Bebauung des Potsdamer Platzes / Leipziger Platzes und der Deutschen Bahn dient, wurde für die Bebauung der Baufelder am Rand des Gleisdreiecks eine Fläche im Westpark vorgehalten. Die Flächen befinden sich seit der Übertragung 2007 im Eigentum des Landes Berlin. Als Ausgleich für die Eingriffe, die durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE vorbereitet werden, muss auf dieser von der Gemeinde bereitgestellten Fläche eine Fläche von 0,05 ha Park umgesetzt werden.

Die Berührung der artenschutzrechtlichen Verbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfolgte im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan stehen keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen.

Im Rahmen von städtebaulichen Studien wurden alternative Baukonzepte untersucht, die auch Umweltaspekte enthielten. Die Dichte wurde deutlich zurückgenommen. Der Prozess erfolgte von einer dichten Blockrandbebauung ohne Sichtbeziehungen in den Park, die gemäß dem Bebauungsplan VI-140 im Planungsgebiet möglich gewesen wäre, hin zu einer mäandrierenden Bebauung, die gegenüber der Flottwellstraße weitgehend geschlossen ist, einen Vorgartenstreifen aufweist, Einblicke in den Westpark ermöglicht und auch private Innenhöfe vorsieht.

Standortalternativen wurden im Vorfeld des städtebaulichen Rahmenplanes zum VI-140 untersucht. Die geplante Bebauung muss in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks gesehen werden und stellt einen Kompromiss zwischen den privaten und den öffentlichen Interessen dar. Städtebauliches Ziel ist es, die in der Umgebung vorhandene dichte Blockrandbebauung auf den an den Rändern des Gleisdreiecks zu entwickelnden Baufeldern zu arrondieren und fortzusetzen und so die gewünschte Reintegration des Gleisdreiecks in den Stadtkörper zu erreichen. Durch Konzentration der baulichen Entwicklung auf wenige dicht bebaute Baufelder wird die Inanspruchnahme weiterer innerstädtischer Freiflächen verringert und eine großzügige öffentliche Grün- und Freiflächennutzung ermöglicht, die zugleich ausgleichende Wirkung bezüglich der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt hat. Gleichzeitig wird durch die bauliche Dichte eine eindeutige städtebauliche Zäsur zu den geplanten Grün- und Freiflächen hergestellt. Der Teilbepauungsplan VI-140h VE entspricht dieser Zielsetzung. Standortalternativen wurden daher nicht untersucht.

Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind nicht vorgesehen, da zum gegenwärtigen Kenntnisstand keine Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung gegenüber der Prognose gesehen wird.

7 Wesentlicher Planinhalt

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE dient der Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Er schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entstehung eines neuen Wohnquartiers in attraktiver, innerstädtischer Lage und die Voraussetzung für die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes, bzw. des angestrebten Vorhabens.

Die östliche Seite der Flottwellstraße soll zu einem urbanen Quartier mit einer Mischung aus Wohnen, Gewerbe / Dienstleistung entwickelt werden. Das zwischenzeitlich weiter konkretisierte Nutzungskonzept sieht vor, die weniger lärmempfindlichen Nutzungen Gewerbe / Dienstleistung im Norden und an der Hochbahn der U-Bahnlinie 1 unterzubringen. Auf den übrigen Bauflächen und insbesondere in dem mittleren Baufeld, das Gegenstand dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist, ist eine Wohnnutzung geplant. Durch Festsetzung von Wohngebäuden soll hier ein attraktives Wohnquartier mit zulässigen ergänzenden Einrichtungen (z.B. Läden, Schank und Speisewirtschaften, nicht störendes Gewerbe) zur Versorgung des Gebietes entstehen.

Das Maß der Nutzung orientiert sich an der Dichte der umgebenden Berliner Blockrandbebauung und der geplanten Bebauung westlich der Flottwellstraße und ist durch die erweiterte Baukörperausweisung, die Geschoßfläche und die Höhe der Gebäude bestimmt. Oberhalb der festgesetzten Traufhöhe wird ein Staffelgeschoß bis zu einer festgesetzten Oberkante zugelassen und die technischen Aufbauten beschränkt. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden trotz baulich hoher Dichte durch die Ausrichtung der Baukörper zu großzügigen und begrünten Wohnhöfen sowie zum neuen Stadtpark sichergestellt. Zum Schutz vor Lärm sind die Grundrisse so konzipiert, dass Aufenthaltsräume sich möglichst zu den ruhigeren Bereichen orientieren, (siehe Projektplan als Anlage zum Durchführungsvertrag). Wo dies nicht möglich ist, sind die Aufenthaltsräume der Wohnungen, die ausschließlich zu stark lärmbelasteten Fassaden orientiert sind, mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten.

Das Plangebiet ist über die öffentliche Straße Flottwellstraße erschlossen. Die zwei Tiefgaragen und der weitgehende Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen stellen sicher, dass die geplanten Wohnhöfe frei von Individualverkehr und den damit verbundenen An- und Abfahrtsgeräuschen bleiben.

Grünordnerische Festsetzungen, wie die Begrünung der Höfe und Vorgärten, Anpflanzgebote für Bäume und Dachbegrünung gewährleisten ein attraktives Wohnumfeld und minimieren den durch die Planung vorbereiteten Eingriff.

8 Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

8.1 Art der baulichen Nutzung

8.1.1 Verpflichtung des Vorhabenträgers

Die textliche Festsetzung im vorhabenbezogenen Bebauungsplan lassen gemäß § 12 Abs. 3a BauGB gegenüber den tatsächlich angestrebten Nutzungen eine größere Bandbreite an möglichen Nutzungen zu, um ggf. Spielräume für entwicklungsbedingte notwendige Anpassungen einräumen zu können. Im Hinblick auf eine Rechtssicherheit wird unter Anwendung von § 9 Abs. 2 BauGB festgesetzt, dass im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes im Rahmen der festgesetzten Nutzung nur solche Vorhaben zulässig sind, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet. Änderungen des Durchführungsvertrages oder der Abschluss eines neuen Durchführungsvertrages sind zulässig.

Textliche Festsetzung Nr. 1

Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs.3a BauGB i. V. mit § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB

Wohngebäude und zulässige Nutzungen

Das im Entwurf des Rahmenbebauungsplans VI-140 ausgewiesene Mischgebiet wurde anhand des angestrebten Nutzungskonzeptes konkretisiert. Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB werden Wohngebäude festgesetzt, in denen in den unteren Geschossen der Versorgung des Gebietes dienende Läden, Gastronomiebetriebe sowie nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe sowie Räume für freie Berufe zulässig sind. Gleiches gilt für Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke.

Die Beschränkung der Zulässigkeit von Nichtwohnnutzungen auf das Erdgeschoss und 1. Obergeschoss soll für eine größere Wohnruhe sorgen. Die Festsetzung dient der Sicherung von Wohnraum und damit der Wohnraumversorgung in innerstädtischer Lage.

Textliche Festsetzung Nr. 2

In den Wohngebäuden sind Wohnungen zulässig. In den Erdgeschossen und 1. Obergeschossen sind folgende weitere Nutzungen zulässig:

- *die der Versorgung des Gebiets dienende Läden und Gastronomiebetriebe*
- *Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke*
- *nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe*
- *Räume für freie Berufe*

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB i. V. mit § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB

8.2 Maß der Nutzung

Zur Bestimmung des Maßes der Nutzung wird im Baugebiet die zulässige Grundfläche durch die erweiterte Baukörperausweisung, die maximal zulässige Geschossfläche, die maximal zulässige Traufhöhe und Oberkante im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt.

8.2.1 Zulässige Grundfläche / Grundflächenzahl (GRZ)

Die gemäß § 16 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO zulässige Grundfläche oder Grundflächenzahl (GRZ) erfolgt zeichnerisch durch Festsetzung von Baugrenzen in erweiterter Baukörperausweisung. Die Baukörperausweisung ist notwendig, um das städtebauliche Konzept zu sichern, (siehe Kap. 8.3) und so gewählt, dass für die Entwicklung des Hochbaus ein gestalterischer Spielraum zu den Höfen zum Park eingeräumt wird. Die durch die jeweils von Baugrenzen umschlossene Fläche ist somit die zulässige Grundfläche im Sinne von § 19 Abs. 1 bzw. 2 BauNVO. Sie entspricht einer GRZ von 0,46.

Textliche Festsetzung Nr. 14

Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. i.V.m. § 16 Abs. 3 Nr. 1 und § 23 Abs. 3 BauNVO

Unter Berücksichtigung der durch die Planzeichnung festgesetzten Flächen der Tiefgaragen auf den nicht überbaubaren Flächen, ist eine GRZ gemäß § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO von 0,8 möglich. Die GRZ ist erforderlich, um die Stellplätze auf den privaten Grundstücken unterzubringen, diese aber von oberirdischen Stellplätzen freihalten zu können. Die Tiefgaragen und der weitgehende Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen (vgl. textliche Festsetzung Nr. 6) stellen sicher, dass die geplanten Wohnhöfe frei von Individualverkehr und den damit verbundenen An- und Abfahrtsgeräuschen bleiben.

Textliche Festsetzung Nr. 15

Für die Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung darf die festgesetzte Grundfläche bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. mit § 19 Abs. 4 Satz 3 BauNVO

8.2.2 Zulässige Geschossfläche / Geschossflächenzahl (GFZ)

Die zulässige Geschossfläche wird für jeden Baukörper einzeln festgesetzt und ergibt zusammen 24.900 m². Die Festsetzung des Maßes der Nutzung orientiert sich am städtebaulichen Konzept.

Die sich insgesamt ergebende Geschossfläche ermöglicht eine Bebauung mit einer auf das gesamte Plangebiet bezogenen Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,4.

Die angestrebte Dichte ist städtebaulich begründet. Es ist sichergestellt, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt und nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

8.2.2.1 Städtebauliche Gründe

Die städtebaulichen Gründe, die die festgesetzte bauliche Dichte im Bebauungsplan VI-140h VE ergeben sich aus:

- 1) der städtebaulichen Situation und der hierfür entwickelten, dem Vorhaben zu Grunde liegenden städtebaulichen Konzeption und
- 2) der Entwicklung des Plangebietes in Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Baufeldes Flottwellstraße und des Gleisdreiecks.

zu 1.)

Die Flottwellstraße liegt südlich des Potsdamer Platzes und des Kulturforums, in Sichtachse des Tilla-Durieux-Parks und östlich der gründerzeitlichen Bebauung des „Potsdamer Kiezes“. Zugleich bildet es den Auftakt für den westlich angrenzenden neuen Stadtpark auf dem Gleisdreieck. Diese besondere Lage bedarf eines besonderen städtebauliches Konzeptes, das zwischen dem bestehenden gründerzeitlichen Stadtgebiet im Westen und der Neubebauung des Potsdamer Platzes vermittelt, sich zugleich an der vorhandenen Bebauung der Umgebung orientiert, ohne diese zu kopieren und ein urbanes Quartier mit eigener Identität entstehen lässt. Die im städtebaulichen Konzept vorgeschlagene von Nord nach Süd mäandrierende Bebauung greift die typische Berliner Blockrandbebauung mit ihren privaten Innenhöfen auf und entwickelt diese weiter, so dass im Bereich des Plangebietes wechselseitig geöffnete, 3-seitig umschlossene Wohnhöfe und abwechslungsreiche Raumfolgen entstehen und eine markante, einprägsame Baustruktur ausbilden. Diese bauliche Struktur lässt die städtebaulich erwünschte Verzahnung des öffentlichen und privaten Frei-raums zu und bildet zugleich eine eindeutig definierte Stadtkante hin zum geplanten Stadtpark aus. Sie fügt sich in das bestehende Stadtbild ein.

Die vorgeschlagene Bebauung übernimmt die überwiegend in der Umgebung vorzufindende bzw. auf den Grundstücken westlich der Flottwellstraße geplanten Gebäudehöhen und die hieraus resultierende bauliche Dichte. Dieses wird als angemessen erachtet, um das bisher städtebaulich isolierte Gleisdreieck in den Stadtkörper zu integrieren. Die angrenzenden Baugebiete an der Flottwellstraße weisen im Durchschnitt bezogen auf die bewohnten Blöcke eine GFZ von 2,6 auf. (Fis Broker, städtebauliche Dichte, Gebiet 0101104, Stand 2008) auf. Im westlichen Teil des Baublocks zwischen Lützow- und Pohlstraße, der durch gewerbliche Bauten im Blockinneren (7- bis 12-geschossig) geprägt ist, wird sogar eine GFZ von 3,0 bis 5,0 erreicht. Ausnahme bildet der östliche, bislang nur teilweise bebaute Teil dieses Baublocks mit einer GFZ von 1,0 - 1,5 (städtebauliche Dichte, Umweltatlas). Nach Umsetzung der geplanten Bebauung auf den Grundstücken Flottwellstraße 8 - 18 im Bezirk Mitte (geplant sind 6 Vollgeschosse plus Dach) wird jedoch auch dieser künftig eine GFZ von durchschnittlich 2,6 aufweisen, was dann auch der Dichte der nördlich angrenzenden nachverdichteten Bebauung entspricht.

Ein geringeres als dieses innenstadttypische Dichtemaß würde zudem der stadtwirtschaftlichen Entwicklung dieses Bereichs nicht entsprechen. Dabei bleibt die ermöglichte bauliche Dichte weit unter dem ursprünglich aus dem Gesamtkonzept für das Gleisdreieck resultierenden Zielen von GFZ 3,5, die im Rahmenbebauungsplan VI-140 formuliert wurden, zurück (vgl. Kap. I. 3.10).

zu 2.)

Die geplante Bebauung des gesamten Baufeldes Flottwellstraße muss in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks gesehen werden. Die Deutsche Bahn AG hatte sich im Rahmen des städtebaulichen Vertrages zur Entwicklung des Potsdamer und Leipziger Platzes verpflichtet, 16 ha Parkfläche als Ausgleichsmaßnahme herzustellen. Nach langjährigen Verhandlungen zwischen dem Land Berlin und der Vivico (heute CA Immo Deutschland GmbH) wurde das städtebauliche Ziel verfolgt eine größere innerstädtische öffentliche Parkfläche von insgesamt ca. 30 ha herzustellen, um das Frei- und Sportflächendefizit der angrenzenden Bezirke auszugleichen und im Gegenzug dazu die Baufelder an den Rändern zu komprimieren. Dieses Ziel fand Eingang in das Planwerk Innenstadt Stand 2003 und weiter in das „Planwerk Innere Stadt“, (siehe Kap. I. 3. Planerische Ausgangssituation und II. 1. Entwicklung der Planungsüberlegung). Es handelt sich bei dem Gleisdreieck um eine hervorragend erschlossene innerstädtische bereits vorbelastete Fläche, die im Sinne des schonenden Umgangs mit Grund und Boden und des Nachhaltigkeitsprinzips der Innenentwicklung vor Außenentwicklung besonders geeignet ist, innerstädtische Wohnungen und Arbeitsplätze zu schaffen. Um den beiden Ansprüchen, der baulichen Nutzung innerstädtischer Brachen einerseits und der Schaffung einer möglichst großzügigen öffentlichen Grün- und Freiflächen andererseits gerecht zu werden, wurde die bauliche Entwicklung auf wenige dicht bebaute Baufelder konzentriert. Die hohe Dichte ist erforderlich, um die privat genutzten Flächen zugunsten der öffentlichen Flächen reduzieren zu können. Das umfangreiche Angebot an Grün- und Freiflächen in der direkten Nachbarschaft hat zugleich eine positive Wirkung bezüglich der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt.

8.2.2.2 Wahrung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf die Umwelt

Die attraktive Lage in der Innenstadt Berlins und unmittelbar am Rand eines großen innerstädtischen Parks gelegen, die bereits vollständige Erschließung des Plangebietes sowie die durchschnittlich gute ÖPNV-Anbindung sind Umstände, die eine dichte Bebauung des Plangebietes rechtfertigen.

Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, die durch das Maß der baulichen Nutzung berührt werden können, beziehen sich insbesondere auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten und die Auswirkung von Immissionen sowie auf die Freifächensituation. Das dem Entwurf zugrunde liegende städtebauliche Konzept bildet großzügige begrünte Höfe und hält die notwendigen Abstände zwischen den Gebäuden nach Berliner Bauordnung größtenteils ein, so dass davon auszugehen ist, dass die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen in ausreichendem Maße gewährleistet ist. Dort wo die notwendigen Abstände unterschritten werden können, können die Grundrisse und die für die Belichtung notwendigen Fenster so ausgerichtet werden, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse dennoch gewahrt werden.

Auch die Konzentration des ruhenden Verkehrs in zwei Tiefgaragen schützt die Bewohner vor Belästigungen durch an- und abfahrende PKW und ermöglicht zugleich großzügige Freiflächen, die in großen Teilen gärtnerisch anzulegen sowie mit Bäumen zu bepflanzen sind und wie der angrenzende Westpark auch der Naherholung zur Verfügung stehen.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt wurden in der Umweltprüfung untersucht (siehe Umweltbericht Kap. II 6) und werden durch Festsetzungen, die gärtnerisch anzulegende Flächen, Anpflanzgebote von Bäumen und Dachbegrünung sowie Ausschluss bestimmter luftverunreinigender Brennstoffe zum Gegenstand haben, vermieden. Darüber hinaus werden unvermeidbare Eingriffe durch Abschluss eines Durchführungsvertrages außerhalb des Plangebietes im Gleisdreieckpark ausgeglichen.

8.2.2.3 Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs

Die Verkehrsverhältnisse des Plangebietes sind günstig. Die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (U-Bahn, Metro-Bus) liegen in der Nähe und auch die Bahnhöfe der S-Bahn sind fußläufig gut erreichbar. Es ist nicht davon auszugehen, dass die durch die Planung hervorgerufenen Bedarfe zu Überlastungen führen.

Das Plangebiet ist über die Flottwellstraße gut an das städtische Verkehrsnetz angeschlossen. Durch die Planung werden neue Nutzer in das Gebiet kommen, die ein höheres Verkehrsaufkommen verursachen werden. Vor diesem Hintergrund wurde ein Verkehrsgutachten in Auftrag gegeben, dass zu dem Ergebnis kommt, dass bei einer Gesamtentwicklung des Gebietes beidseitig der Flottwellstraße mit der bestehenden verkehrlichen Infrastruktur die zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen auch ohne bauliche Maßnahmen leistungsgerecht abgewickelt werden können, (siehe Kap. I 2.6.1 verkehrliche Erschließung).

Das Gebiet selber soll zugunsten eines hochwertigen Wohnumfeldes mit hoher Aufenthaltsqualität weitgehend frei von motorisiertem Individualverkehr bleiben. Die notwendigen Stellplätze der Bewohner und Beschäftigten des Gebietes werden in den geplanten Tiefgaragen konzentriert, deren Zu- und Ausfahrten an der Flottwellstraße in ausreichender Entfernung zu wichtigen Knotenpunkten liegen.

Für Fuß- und Radfahrer gibt es nördlich und südlich des Wohngebietes Durchquerungsmöglichkeiten, so dass die Bedürfnisse des Radfahr- und Fußgängerverkehrs durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan in jeglicher Hinsicht befriedigt werden.

8.2.2.4 Nichtentgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange

Ein Entgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange ist nicht erkennbar oder ermittelbar.

8.2.3 Höhe baulicher Anlagen

Die Höhe der Gebäude wird gemäß § 9 Abs 1 Nr. 1 BauGB i. V. mit § 16 Abs. 3 und 4 BauNVO durch die Traufhöhe bestimmt. Das städtebauliche Konzept orientiert sich dabei an der Berliner Traufhöhe von 22 m.

Die Beschränkung der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen auf die für Berlin typische Traufhöhe, wird als richtig und geboten angesehen, um das Gebiet in den bestehenden Stadtkörper zu integrieren, da die Bauhöhen der umgebenden Bebauung berücksichtigt werden. Diese weisen eine heterogene Baustruktur und unterschiedliche Gebäudehöhen auf. Die Höhen der umliegenden Gebäude wurden im Jahr 2008 (Zech und Ruth) exemplarisch ermittelt und liegen z.B. in der Lützowstraße Nr. 3-5 bei 55,70 – Oberkante 58,85 m ü. NHN, Lützowstraße Nr. 105 bei 60,85-78,0 m ü. NHN. Die geplanten und zum Teil realisierten Gebäude westlich der Flottwellstraße weisen ebenfalls unterschiedliche Gebäudehöhen auf. Das niedrigste Gebäude ist die Flottwellstraße 8 / Lützowstraße 113 mit einer Oberkante von 20,70 m (55,70 m ü. NHN), die höchsten Gebäude Flottwellstraße 14-18 / Pohlstraße 2-4 mit einer Oberkante des Staffelgeschosses von 23,39 m (58,84 m ü. NHN) und Lützowstraße 1 mit 25,0 m (59,47 m ü. NHN). Flottwellstraße 2 hat eine Oberkante 22,95 m (56,95 m NHN).

Festgesetzt wird deshalb eine Traufhöhe von 56,70 m ü. NHN, was der Traufe von 22 m entspricht. Bezugsebene der festgesetzten Traufhöhe ist der höchste Punkt des östlichen Gehwegs der Flottwellstraße, er liegt bei 34,70 m ü. NHN. Aufgrund der topografischen Verhältnisse wird im Park ein Geschoss weniger wahrzunehmen sein als von der Flottwellstraße. Die als Höchstmaß festgesetzte Traufhöhe ermöglicht je nach Geschosshöhe 6- bis 7 Vollgeschosse.

Zulässigkeit von Staffelgeschossen oberhalb der festgesetzten Traufhöhen

Oberhalb der festgesetzten Traufhöhen von 56,70 m ü. NHN ist durch die textliche Festsetzung ein weiteres Staffelgeschoss mit einer Geschosshöhe zulässig, wenn es gemäß § 2 Abs. 11 BauOBl kein Vollgeschoss ist und eine Oberkante von 60,20 m nicht übersteigt. Da die Rücksprünge des Staffelgeschosses durch die einzuhaltenden Abstände gemäß Bauordnung Berlin und die Flächenreduzierung bestimmt sind, trifft der Bebauungsplan dazu keine Regelungen und lässt einen gestalterischen Spielraum für die Anordnung von Terrassen und die Lage von Erschließungskernen der Gebäude zu.

Die Festsetzung ermöglicht die Erschließung der attraktiven Dachflächen und die optimale Ausnutzung der innerstädtischen Flächen im Sinne des flächensparenden Bauens ohne die städtebauliche Dichte zu erhöhen.

Textliche Festsetzung 3

Oberhalb der festgesetzten Traufhöhe von 56,7 m ü NHN ist ein Staffelgeschoss zugelassen, wenn es kein Vollgeschoss ist und eine Oberkante von 60,20 m ü NHN nicht übersteigt.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs 1 Nr. 1 mit § 16 Abs 2 und 5 BauNVO und § 2 Abs.11 BauOBl.

Das Vorhaben liegt somit hinsichtlich der Oberkanten ca. 0,7 - 1,35 m höher als die höchsten Neubauten an der Flottwellstraße im Bezirk Mitte.

Beschränkung von technischen Aufbauten

Oberhalb der Oberkante des Staffelgeschosses / des obersten Geschosses sind nur technische Aufbauten bis 25 % der darunterliegenden Grundfläche zugelassen.

Vor dem Hintergrund der Beruhigung der Dachlandschaft sollen diese entsprechend ihrer Höhe von maximal 2,5 m um 2,5 m zurückgesetzt sein. Dies entspricht einem Winkel von 45 %. Ausgenommen von dem Rücksprung sind die Aufzugüberfahrten, die aufgrund der Lage der außenliegenden Erschließungskerne nicht zurückgesetzt sein können.

Textliche Festsetzung Nr. 4

Oberhalb der Oberkanten der zugelassenen obersten Geschosse sind technische Dachaufbauten bis zu einer Grundfläche von 25 vom Hundert der darunter liegenden Grundfläche der baulichen Anlage bis zu einer Höhe von 2,5 m zulässig. Mit Ausnahme von Aufzugüberfahrten müssen diese mindestens 2,5 m hinter der Außenkante des Gebäudes zurückgesetzt sein.

Rechtsgrundlage § 9 Abs .1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs 2 und 5 BauNVO

Zulässigkeit von Solaranlagen

Um dem grundsätzlichen ökologischen Anspruch nach Klimaschutz durch ressourcenschonenden Umgang und Energieeffizienz gerecht zu werden, sind Solaranlagen grundsätzlich auf den Dächern zulässig. Einschränkungen ergeben sich allerdings durch die Dachbegrünung, (vgl. textliche Festsetzung Nr. 11). Die Zulässigkeit der Solaranlagen in Verbindung mit der Baukörperfestsetzung soll nicht zu Abstandsflächenüberschreitungen führen. Die textliche Festsetzung Nr. 5 soll dies klarstellen. Wenn durch den Hauptbaukörper bereits die Mindestabstände ausgenutzt werden, müssen die Solaranlagen entsprechend ihrer Höhe soweit zurückgesetzt werden, dass Sie nicht Abstandsflächen relevant sind.

Textliche Festsetzung Nr. 5

Oberhalb der Oberkanten der zugelassenen obersten Geschosse sind Solaranlagen bis zu einer Höhe von maximal 2 m zulässig, wenn Sie nicht zur Überschreitung von Abstandsflächen gemäß § 6 BauOBl führen.

Rechtsgrundlage § 9 Abs.1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 16 Abs 2 und 5 BauNVO

8.3 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubare Fläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 1 und 3 BauNVO wird durch eine erweiterte Baukörperausweisung festgesetzt.

Durch die erweiterte Baukörperausweisung wird die Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes auf dem das Vorhaben basiert in seinen Grundzügen gesichert. Dieses wurde eigens für die besondere Lage des Plangebietes zwischen Stadtpark und bestehenden Baugebieten entwickelt und sieht einen von Nord nach Süd mäandrierenden Baukörper vor. Dieser bildet 3 Wohnhöfe mit unterschiedlichem Charakter aus. Entlang der Flottwellstraße sind die Baukörper zugunsten großzügiger Vorgärten mit einer möglichen Tiefe von 5,0 m zurückgesetzt. Der Block wurde nördlich und südlich des mittleren Baufeldes geöffnet, um Sichtbeziehungen von der Flottwellstraße hin zum neuen Stadtpark zu ermöglichen.

Die Baukörperausweisung, die durch die festgesetzten Baugrenzen entsteht, ist in der Regel so gefasst, dass in der Tiefe ein gestalterischer Spielraum für das Vorhaben zugelassen ist.

8.3.1 Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBl

Ein Teil der notwendigen Abstandsflächen liegt auf der Fläche der unbebauten öffentlichen Parkanlage. Dies ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBl möglich, wenn der Park öffentlich-rechtlich gewidmet und somit sichergestellt ist, dass die Abstandsflächen auf dem Nachbargrundstück nicht bebaut werden. Dies kann im Vorgriff auf eine Widmung auch durch eine Baulast sichergestellt werden.

8.3.2 Geringere Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl

Gemäß § 6 Abs. 5 BauOBl beträgt die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 H, mindestens 3 m. Die Baukörperausweisung ist eine ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl durch die sich auch geringere Abstandsflächen ergeben können. Die Festsetzung geringerer Abstandsflächentiefen als 0,4 H ist gerechtfertigt, wenn besondere planerische oder bauliche Situationen vorliegen und die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts durch die Bauleitplanung gewährleistet werden.

Während im Übrigen die Abstandsflächen von 0,4 H (bei 22 m Traufe 2 mal 8,8 m eingehalten werden, werden aus folgenden städtebaulichen Gründen für die Blocköffnungen geringere Abstandsflächen festgesetzt:

Die ursprünglich geschlossene mäandrierende Bebauung, wurde in Höhe des mittleren Wohnhofs geöffnet, um eine Durchgängigkeit und Sichtbeziehungen von der Flottwellstraße hin zum neuen Stadtpark zu ermöglichen. Die Öffnungen zwischen den Gebäuden wurden jeweils auf das Minimum von 2 mal 3 m reduziert, damit die städtebauliche Figur trotz dieser Öffnungen insgesamt den Eindruck der Geschlossenheit vermittelt und ein klar strukturiertes Quartier entstehen lässt. Die Bauform des Mäanders bleibt ablesbar, während die geplanten Wohnhöfe baulich-räumlich eindeutig gefasst werden. Die schmalen Öffnungen im Verhältnis zu den großzügig bemessenen Wohnhöfen und der Weite des Stadtparks, geben dem städtebaulichen Konzept zudem durch den spannungsreichen Wechsel von Enge und Weite eine besondere städtebauliche Note.

Geringere Abstandsflächen gemäß § 6 Abs 8 BauOBl setzen allerdings voraus, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden. Dabei müssen die Auswirkung auf die durch das Abstandsflächenrecht geschützten Rechtsgüter in der Abwägung eingestellt werden. Dies sind:

- Belichtung und Besonnung, Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht
- Brandschutz
- Ausblick
- Abwehr von unerwünschtem Einblick (Sozialabstand)
- Durchlüftung

Belichtung und Besonnung, Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht

Nach dem Entwurf zum Vorhaben sind von den Abstandsflächenunterschreitungen zwischen den in der Abb. 7 dargestellten Häusern G, F und E folgende Wohnungen / Zimmer betroffen, die notwendige Fenster zu den Abstandsflächen haben.

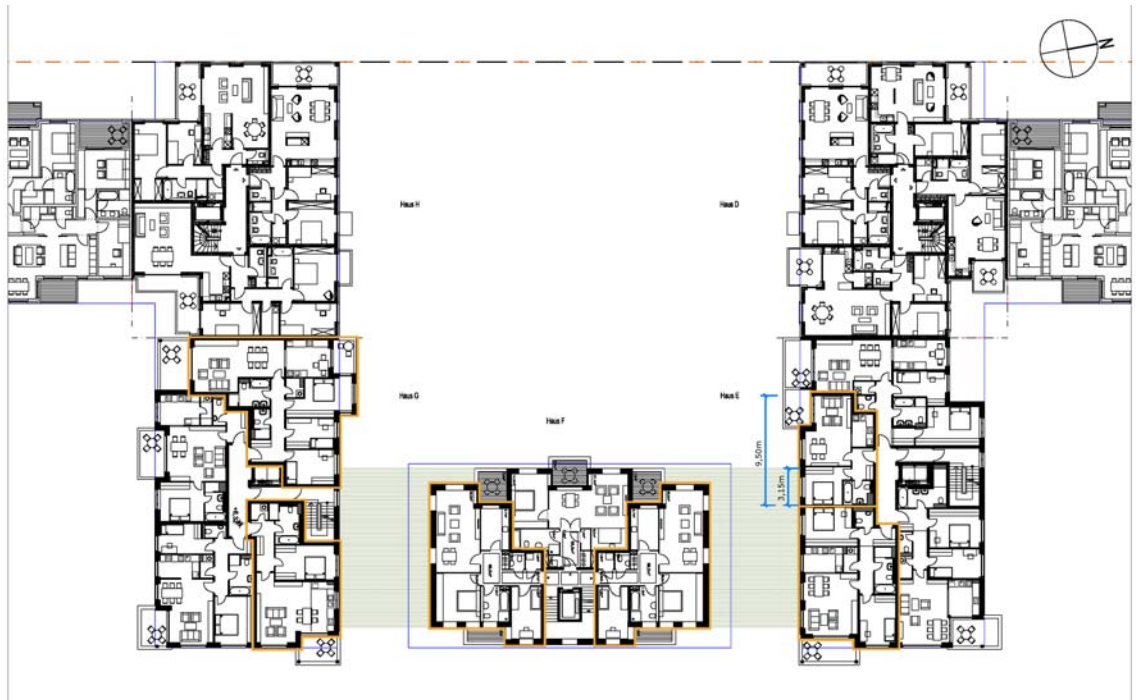


Abb. 7 Von Abstandsflächenunterschreitung betroffene Wohnungen mit Regelgrundrissen

Haus G:

- nordöstliche 2- Zimmerwohnung (Schlafzimmer)
- westlich daran anschließende durchgesteckte 4- Zimmerwohnung (Schlafzimmer) ab dem 2. OG
(im Erd- bzw. Sockelgeschoss sind keine Aufenthaltsräume, sondern Technik und Abstellräume, im 1. OG befindet sich dort der Eingangsbereich)

Haus E:

- südöstliche 3- Zimmerwohnung (Schlafzimmer)
- westlich daran anschließende 2- Zimmerwohnung (Schlafzimmer) ab dem 2. OG
(im Erd- bzw. Sockelgeschoss sind keine Aufenthaltsräume, sondern Technik und Abstellräume, im 1. OG befindet sich dort der Eingangsbereich)

Alle anderen Zimmer der betroffenen Wohnungen im Haus G und E haben jeweils mindestens ein Fenster zur notwendigen Belichtung zu Gebäudefronten, die in ausreichendem Abstand zu den Nachbargebäuden stehen.

Im Haus F sind die beidseitigen 3 Zimmerwohnungen zwar von der Abstandsflächenunterschreitung betroffen. Die für die Belichtung notwendigen Fenster der Aufenthaltsräume der Wohnungen sind immer zu Gebäudefronten orientiert, die in ausreichendem Abstand zu den Nachbargebäuden stehen, so dass eine ausreichende Belichtung aller Räume gegeben ist.

Mit der Beurteilung, ob eine ausreichende Belichtung erfolgt, ist nicht zwingend die Besonnung bzw. Verschattung gemeint, sondern der spürbare Helligkeitseindruck. Bei der Beurteilung kann die DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ (Juni 2011) herangezogen werden. Diese hat zwar keinen rechtsverbindlichen Charakter, gibt aber einen Anhaltspunkt zu Mindestanforderungen an die Besonnung von Wohnungen. Demnach muss ein Fenster eines Wohnraumes jeder Wohnung am 21. März (Tagundnachtgleiche) in Brüstungshöhe in seiner Mitte wenigstens vier Stunden besonnt sein und am 17. Januar wenigstens eine Stunde.

Die Besonnungssituationen am 21. März und am 17. Januar wurden für die betroffenen Wohnungen geprüft, (Fuchshuber, Februar / März 2013). Im Ergebnis wird die Bedingung für den 21. März bei allen Wohnungen eingehalten:

- nordöstliche 2- Zimmerwohnung Haus G und die südöstliche 3- Zimmerwohnung Haus E für die parkseitigen Fassaden von 7.30 Uhr bis 11.30 Uhr
- westliche durchgesteckte 4- Zimmerwohnung Haus G für die Südfassade von 8.00 Uhr bis 13.00 Uhr
- westliche einseitig ausgerichtet 2- Zimmerwohnung Haus E von 8.00 Uhr bis 9 Uhr und von 12 Uhr bis 16 Uhr

Für den 17. Januar wird die Bedingung bei fast allen Wohnungen eingehalten:

- nordöstliche 2- Zimmerwohnung Haus G und die südöstliche 3- Zimmerwohnung Haus E für die parkseitigen Fassaden 10.00 Uhr bis 11.30 Uhr
- westlich 4- Zimmerwohnung Haus G- für die Südfassade von 9.00 Uhr bis 10.30 Uhr
- westliche einseitig ausgerichtet 2- Zimmerwohnung Haus E ab 4. OG von 12.00 bis 13.00 Uhr

Für die 2 Zimmerwohnungen im 2. und 3 OG im Haus E werden die Bedingungen nicht erfüllt.

Die Verschattung der 2 Wohnungen wird allerdings nicht durch das Gebäude F ausgelöst, sondern durch ein anderes Gebäude des Ensembles (Haus H), zu dem die Abstandsflächen eingehalten sind. Der Abstand zwischen diesen beiden Gebäuden (F und H) beträgt mehr als 40 Meter. Eine Beeinträchtigung der gesunden Wohnverhältnisse wegen fehlender Besonnung, die durch eine Unterschreitung der Abstandsflächen hervorgerufen wird, liegt nicht vor.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass in Innenstadtlagen stets mit einer erhöhten baulichen Verdichtung und dementsprechend geringeren Anforderungen und Erwartungen an eine direkte Besonnung von Wohngebäuden gerechnet werden muss.

Für die betroffenen Wohnungen wirken sich positiv auf das Wohngefühl aus, dass

- die Wohnung über hohe Fensteranteile verfügen und
- ausschließlich helle Fassadenfarben verwendet werden.

Bezogen auf die von der Unterschreitung der Abstandsflächen betroffenen Wohnungen liegen gesunde Wohnverhältnisse vor.

Brandschutz

Belange des Brandschutzes sind durch die reduzierte Abstandsfläche nicht berührt. Obwohl das Abstandsflächenrecht seinen Ursprung im Brandschutz hat, spielt dieser Aspekt heute nur noch eine untergeordnete Rolle. Maßgeblich hierfür ist, dass der ursprünglich beabsichtigte Schutz vor umstürzenden Außenwänden bei Anwendung moderner Bautechniken sowie moderner Löschtechnik nicht mehr erforderlich ist. Die bestehenden Gebäude in der Nachbarschaft sind unter Berücksichtigung von Abstandsflächenunterschreitungen so konzipiert, dass die sonstigen Brandschutzziele, Flucht- und Rettungswege sichergestellt und ein Brandüberschlag vermieden wird. Somit ist dies trotz der Abstandsflächenüberdeckung gewährleistet.

Ausblick

Das städtebauliche Konzept sieht vor, dass für möglichst viele Wohnungen eine Blickbeziehung zum Park besteht, Aufgrund geöffneten Struktur und der großen Wohnhöfe des Gebietes sind durch die Unterschreitung der Abstandsflächen keine wesentliche Auswirkung auf den Ausblick und die Weitsicht zu erwarten. Für die 2-Zimmerwohnung im Haus E besteht durch die Öffnung ein Ausblick (über Eck und vom Balkon) auf den Park.

Abwehr von unerwünschtem Einblick (Sozialabstand)

Durch die Abstandsflächenunterschreitung zwischen den Häusern G und F sowie F und E werden Einblicke in die gegenüberliegenden Aufenthaltsräume erleichtert. Im Haus F sind die betroffenen Räume zweiseitig oder nur zum Park ausgerichtet, so dass die Möglichkeit besteht, sich vor unerwünschten Einblicken der Nachbarn zu schützen. Dies gilt auch für die Wohnräume, der östlichen 2- und 3- Zimmerwohnungen in den Häusern G und E, die ebenfalls auch zum Park orientiert sind.

Betroffen sind die oben unter Belichtung und Besonnung, Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht genannten einzelnen Schlafzimmer.

Blickbeziehungen bestehen hier allerdings nur zwischen den direkt gegenüberliegenden Nachbarn. Weitere Möglichkeiten, aus den unteren oder oberen Geschossen in die Schlafräume blicken zu können, können ausgeschlossen werden. Durch die geringen Abstände verringert sich der Blickwinkel, so dass keine weiteren Möglichkeiten des Einblicks gegeben sind. Es sind keine Balkone zu diesen Seiten der Gebäude geplant.

Es entsteht also eine Situation, die vergleichbar mit einer Einfamilienhaussituation ist, in der nur die direkt gegenüberliegenden Nachbarn des gleichen Geschosses in die Wohnung blicken können. Für diese hier vergleichbare Situation zwischen Einfamilienhäusern, sieht die Bauordnung gemäß § 6 Abs. 5 Satz. 1 einen Mindestgrenzabstand von 3 m vor. Zwischen zwei gegenüberliegenden Gebäuden bzw. Gebäudeteilen ergibt sich damit ein Mindestabstand von 6 m, der nach Auffassung des Gesetzgebers als absoluter Abstand zwischen zwei Gebäuden grundsätzlich ausreicht, den Sozialabstand zu gewährleisten. Dieser ist für alle Wohnungen eingehalten. Somit bestehen keine unzumutbaren geringen Sozialabstände.

Durchlüftung

Durch die offene Struktur kann von einer guten Belüftung ausgegangen werden.

Unter Würdigung aller Schutzgüter des Abstandsflächenrechts sind die gesunden Wohnverhältnisse bei den Wohnungen, die durch die Abstandsflächenunterschreitung beeinträchtigt werden könnten, gewahrt.

8.4 Stellplätze, Garagen und Tiefgaragen

Das städtebauliche Konzept sieht vor, dass das Plangebiet oberhalb der Geländeoberfläche zugunsten hoher Freiraum- und Aufenthaltsqualität weitgehend frei von motorisiertem Individualverkehr bleibt und Stellplätze in zwei Tiefgaragen mit jeweils ca. 80 Plätzen konzentriert werden.

Aus diesem Grund sind oberirdische Stellplätze und Garagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche unzulässig. Die Lage und Größe der Tiefgaragen auf den nicht überbauten Grundstücksflächen ist durch die Planzeichnung bestimmt. Die Erschließung der Tiefgaragen erfolgt jeweils über eine Aus- und Einfahrt zur Flottwellstraße. Bei der Anzahl der Stellplätze ist die sehr gute Erschließung mit ÖPNV berücksichtigt.

Textliche Festsetzung Nr. 6

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i. V mit § 12 Abs. 6 BauNVO

8.5 Immissionen

8.5.1 Verkehrslärm

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung (ALB, Überarbeitung Februar 2012) durchgeführt, die auf dem überarbeiteten Verkehrskonzept (IGS, Februar 2012 / Überarbeitung

April 2012, Kap. I. 2.6.1)) beruht. (siehe auch Umweltbericht Kap. II 6.2.2.1.1, 6.2.3.1.1 und 6.3.1.5).

Es wurde Folgendes untersucht:

1. die Auswirkungen des Vorhabens auf schutzwürdige bauliche Anlagen außerhalb des Plangebiets, d.h. auf den Bestand bzw. auf die bereits geplante Bebauung westlich der Flottwellstraße (überwiegend MI) und den geplanten Westpark sowie
2. die Verkehrslärmimmission innerhalb des Plangebietes.

Es wurden die Verkehrswerte für die im Untersuchungsraum gelegenen Straßen für folgende Szenarien:

- ⇒ Prognosenullfall (PNF): Analyse der Verkehrslärmimmissionen im Ist-Zustand auf der Grundlage der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2009 und Zählungen des Verkehrsgutachters
- ⇒ Prognoseplanfall (PPF): PNF zzgl. der durch die Baufelder Nord, Mitte und Süd sowie der durch die westlich der Flottwellstraße geplante Bebauung induzierten zusätzlichen Verkehre

Als weitere Lärmquellen sind die in Hochlage verlaufenden Trassen der U-Bahnen U1 und U2 sowie die südlich des Plangebietes verlaufenden Gleise von Strecken der Deutschen Bahn (DB) AG für beide Fälle gleich berücksichtigt worden.

Ausgangssituation

Die vorhandenen Lärmbelastungen setzen sich aus dem Straßenverkehr auf der Flottwellstraße, der Pohlstraße, der Lützowstraße, dem Schöneberger Ufer und aus dem o. g. Schienenverkehr zusammen.

An den Immissionsorten in der Flottwellstraße werden im Bestand als höchste Schallpegel tags 63 dB(A) und nachts 57 dB(A) an den Außenfassaden entlang der Flottwellstraße erreicht. Am höchsten sind die Werte Am Karlsbad mit tags 64,4 dB(A) und nachts 58,5 dB(A). Hiermit werden die Orientierungswerte für Mischgebiete zum Teil bereits überschritten.

Auswirkung des Vorhabens außerhalb des Plangebietes

Bei Umsetzung der Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE sind Erhöhungen der Verkehrsgeräuschimmissionen vor außerhalb des Plangebietes westlich der Flottwellstraße bestehenden bzw. geplanten schutzwürdigen Gebäuden im Prognoseplanfall im Vergleich zum Prognosenullfall zu erwarten. Für die meisten der o. g. schutzwürdigen Gebäude sind diese Pegelerhöhungen jedoch kleiner als 1,0 dB(A). Nur für einen einzigen Immissionsort wurden in zwei Geschossen Pegelerhöhungen von mehr als 2,0 dB(A) bis zu maximal 2,1 dB(A) tags ermittelt. Für denjenigen Immissionsort (Nordfassade der Flottwellstraße 11) sind jedoch absolut gesehen relativ geringe Pegel zu erwarten, die weder die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV noch die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 übersteigen. Im Prognoseplanfall spiegeln die Beurteilungspegelerhöhungen im Vergleich zum Prognosenullfall die Erhöhungen der Emissionspegel (maximal 1,5 dB(A) für die Flottwellstraße) und den Einfluss der Mehrfachreflexionen wider.

Gemäß Rechtsprechung sind jedoch auch marginale Pegelerhöhungen (von weniger als 1 dB(A)) im Planfall gegenüber dem Nullfall in die Abwägung einzustellen.

Pegelerhöhungen um weniger als 1,0 dB(A) gelten gemäß Literatur subjektiv als nicht wahrnehmbar. In der Lärmbilanz 2010 des Umweltbundesamtes heißt es dazu wörtlich: "Pegeländerungen sind ab etwa 1 bis 2 dB(A) wahrnehmbar." Auch Ortscheid/Wende setzen in ihrer Zusammenstellung der Ergebnisse von Untersuchungen zur Wahrnehmbarkeit von Pegelunterschieden die Wahrnehmbarkeitsschwelle höher als 1 dB an.

Als bedenklich gelten Pegelerhöhungen aber vor allem dann, wenn so genannte Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung (s. Kuschnerus, in der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplanverfahren VI-140h mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ange-

setzt) erstmalig oder weitergehend überschritten werden. Diese Schwellenwerte werden vor den außerhalb des Plangebietes vorhandenen/geplanten und von vorhabeninduzierten Pegelerhöhungen betroffenen Wohnnutzungen im Prognoseplanfall weder erreicht noch überschritten.

Die maximalen Schallpegel in der Flottwellstraße liegen tags bei fast 64 dB(A) und nachts bei 58 dB(A) und am Karlsbad bei tags bei fast 64 dB(A) und nachts bei fast 58 dB(A).

Bei den dargestellten Pegelerhöhungen ist außerdem zu beachten, dass die Berechnungen für den Prognoseplanfall (PPF) neben den zusätzlich durch die Bebauungsplanverfahren VI-140g bis i (VE) induzierten Verkehren auch die durch die geplante Wohnbebauung westlich der Flottwellstraße induzierten Verkehre enthalten.

Der für die vorhandenen Wohnnutzungen Pegel verändernde Einfluss durch zusätzlich mögliche Reflexionen an den neuen Baukörpern bzw. Abschirmungen durch die neuen Baukörper ist vergleichsweise gering.

Immissionssituation innerhalb des Plangebietes

Für die städtebauliche Planung (Bauleitplanung) bestehen grundsätzlich keine rechtsverbindlichen absoluten Grenzen für Lärmimmission. Die ermittelten Lärmpegel sind anhand der Orientierungswerte der DIN 18005-1 - Schallschutz im Städtebau, Beiblatt 1 zu bewerten, die für allgemeine Wohngebiete tags 55 dB(A) und für nachts 45 dB(A) und für MI tags 60 dB(A) und für nachts 50 dB(A) vorsehen. Bei den Orientierungswerten handelt es sich um Immissionswerte, deren Unterschreitung bzw. Einhaltung wünschenswert ist, um die Schutzbedürftigkeit des jeweiligen Baugebietes zu wahren und um ggf. Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Bauleitplanung abzuleiten.

Grenzen bestehen bei Überschreitung anderer rechtlicher Regelungen (z.B., wenn die Gesundheit der Bevölkerung gefährdet ist). Über den Abwägungsspielraum gibt es keine rechtsverbindlichen Regelungen. In der schalltechnischen Untersuchung werden mit Verweis auf anerkannte Rechtsprechung die Fälle als problematisch erachtet, in denen die schalltechnischen Orientierungswerte (OW) gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18 005 für allgemeine Wohngebiete um mehr als 5 dB(A) überschritten werden, was den Orientierungswerten für Mischgebiete entspricht. Erst dann sind gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gegeben.

Für die im Plangebiet vorgesehene Bebauung (Wohngebäude mit dem Schutzanspruch eines allgemeinen Wohngebietes) wurden für den Prognoseplanfall für einige Fassaden höhere Beurteilungspegel ermittelt, die Festsetzungen zum Lärmschutz erfordern. Im Prognoseplanfall ergibt sich folgende Situation:

Für die im Plangebiet vorgesehene Bebauung wurden Beurteilungspegel von maximal 62 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts für die der Flottwellstraße zugewandten und z. T. für die seitlichen Fassaden ermittelt. Somit werden die für allgemeine Wohngebiete anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vor den Wohngebäuden maximal um 3,2 dB(A) tags bzw. 7,3 dB(A) nachts überschritten. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete werden maximal um 7,2 dB(A) tags bzw. 11,3 dB(A) nachts überschritten.

Die Schwellenwerte der 1. Stufe des Lärmaktionsplans Berlin von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden vor den geplanten Wohngebäuden weder erreicht noch überschritten. Von den Schwellenwerten der 2. Stufe von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts wird nur der Nachtwert vor den der Flottwellstraße zugewandten Westfassaden von Nord- und Südflügel der im nördlichen und südlichen Baufeld möglichen Baukörper und auch nur in den unteren Geschossen um maximal 2 dB(A) überschritten.

Außenwohnbereiche (AWB wie Balkone, Loggien, Terrassen) sind vor allen Fassaden möglich, da die Berechnungen keine Überschreitungen des für eine AWB-Nutzung angesetzten kritischen Schwellenwertes von 62 dB(A) ergaben.

Die nach Osten gerichteten Hofbereiche werden ausreichend vor Geräuschen abgeschirmt und weisen mit maximal 53 dB(A) tags und 48 dB(A) nachts deutlich geringere Pegel auf.

Auswirkung des Vorhabens auf den Westpark Gleisdreieck

Für den Bereich des öffentlichen Parks östlich des Plangebiets wurde die Immissionssituation in 2 m Höhe über Grund für den Prognosenullfall sowie für den Prognoseplanfall untersucht. Danach bewirken die in den Baufeldern Süd, Mitte und Nord geplanten Vorhaben für den Parkbereich örtlich nur marginale Pegelerhöhungen, großflächig dagegen Pegelverringern bis zu 3 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall.

Fazit:

Durch das gewünschte städtebauliche Ziel, in dieser innerstädtischen gut erschlossenen Lage ein urbanes Wohnquartier mit einer urbanen Dichte zu entwickeln, lässt sich eine Überschreitung der Orientierungswerte nicht immer vermeiden. Das Gebiet weist bereits ohne Entwicklung Beurteilungspegel auf, die zum Teil über den Orientierungswerten des Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Mischgebiete liegen.

Die Auswirkungen der Entwicklung beidseitig der Flottwellstraße auf die (zum Teil erst geplante) Nachbarbebauung, die überwiegend den Schutzanspruch eines Mischgebietes hat, sind mit Pegelerhöhung von für die meisten der o. g. schutzwürdigen Gebäude kleiner als 1,0 dB(A) gering. Nur für einen einzigen Immissionsort wurden in zwei Geschossen Pegelerhöhungen von mehr als 2,0 dB(A) bis zu maximal 2,1 dB(A) tags ermittelt. Für denjenigen Immissionsort (Nordfassade der Flottwellstraße 11) sind jedoch absolut gesehen relativ geringe Pegel zu erwarten.

Bei den dargestellten Pegelerhöhungen ist außerdem zu beachten, dass die Berechnungen für den Prognoseplanfall (PPF) neben den zusätzlich durch die Bebauungsplanverfahren VI-140g bis i induzierten Verkehren auch die, durch die geplante Wohnbebauung westlich der Flottwellstraße induzierten Verkehre enthalten und nur zum Teil durch das Vorhaben, das durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan ermöglicht wird, verursacht werden.

Da durch die Planung keine baulichen Maßnahmen an Straßen (erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997) verbunden sind, fällt das Vorhaben nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV. Ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen für Bestandsgebäude besteht daher nicht.

Innerhalb des Plangebiets werden die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete sowohl tags als auch nachts z. T. erheblich überschritten. Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts vor den innerhalb des Plangebietes geplanten Wohnnutzungen werden jedoch weder erreicht, noch überschritten. Von den Schwellenwerten der 2. Stufe des Lärminderungsplanes Berlin von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts wird nur der Nachtwert vor den der Flottwellstraße zugewandten Westfassaden von Nord- und Südflügel der im nördlichen und südlichen Baufeld möglichen Baukörper und auch nur in den unteren Geschossen um maximal 2 dB(A) überschritten. Es entsteht somit hinsichtlich Verkehrslärms eine Situation, wie sie in der Innenstadt häufig vorzufinden ist und die eine Wohnbebauung nicht grundsätzlich ausschließt. Für die als problematisch zu erachtenden Fälle, an den der Flottwellstraße zugewandten Fassaden und z.T. für die seitlichen Fassaden, die die Orientierungswerte des Beiblatt s 1 zu DIN 18005 für Mischgebiete überschreiten, sind Schallschutzmaßnahmen erforderlich, um die gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) zum Schutz planungsrechtlich möglicher schutzwürdiger Nutzungen kommen aus verschiedenen Gründen (u. a. städtebaulich gestalterisch, Höhe der Hochbahn und der baulichen Anlagen im Plangebiet selbst, erforderliche Unterbrechung der Lärmschutzeinrichtungen durch Erschließung des Plangebietes) nicht in Betracht. Die angestrebte Baukörperanordnung gemäß des dem Entwurf zugrunde gelegten städtebaulichen Konzeptes und die entsprechende Baukörperfestsetzung im Planentwurf ist aus der Sicht des Lärmschutzes planerisch sinnvoll und effektiv, um die von der Flottwellstraße weiter entfernten Bereiche ausreichend vor Straßenverkehrsgeräuschimmissionen abzusichern. Die nach Osten gerichteten Hofbereiche werden so ausreichend vor Geräuschen abgeschirmt und weisen vergleichsweise geringe Pegel auf.

Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE werden von Seiten des Lärmgutachters Festsetzungen zum passiven Lärmschutz empfohlen, um gesunde Wohnverhält-

nisse für die geplanten Nutzungen planungsrechtlich abzusichern. Prinzipiell kommen Festsetzungen zur Grundrissgestaltung und zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Frage. Die zwingenden Festsetzungen zur Grundrissausrichtung stellen angesichts vieler geplanter kleiner bis mittelgroßer Wohnungen und geplanter Eckwohnungen ggf. erhebliche Probleme dar. Gleichwohl die im Vorhaben angestrebten Grundrisse überwiegend durchgesteckt sind. Die ermittelten Pegel sind nicht so hoch, als dass nicht mit einer ausschließlichen Festsetzung schallgedämmter Lüftungseinrichtungen dem aufgezeigten Konflikt planerisch begegnet werden könnte.

Ergänzend zu den gemäß DIN 4109 ohnehin erforderlichen Schalldämmmaßen für die Außenfassaden wird aus diesem Grund die Ausstattung einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit für bestimmte Aufenthaltsräume festgesetzt. Die Festsetzung gilt für die Fassaden an denen die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18 005 für allgemeine Wohngebiete um mehr als 5 dB(A) überschritten werden. Sie dient dazu, bei dem erforderlichen passiven Schallschutz eine ausreichende Belüftung und somit gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten. Die Festsetzung gilt für die genannten Fassaden und Geschosse bis zu der Traufhöhe von 56,7 m ü NHN. Mit Ausnahme der zur Hochbahn ausgerichteten Fassaden, ist dies bei den zulässigen Staffelgeschossen aufgrund des Rücksprungs nicht erforderlich.

Im Einzelfall kann sich durch die Hochbauplanung ergeben, dass eine schallgedämmte Dauerlüftung nicht erforderlich ist, und sich durch Rücksprünge im Bereich von Loggien geringere Pegel ergeben, (siehe folgende Abbildung 8). Dies muss im Einzelnen im Bauantragsverfahren nachgewiesen werden.

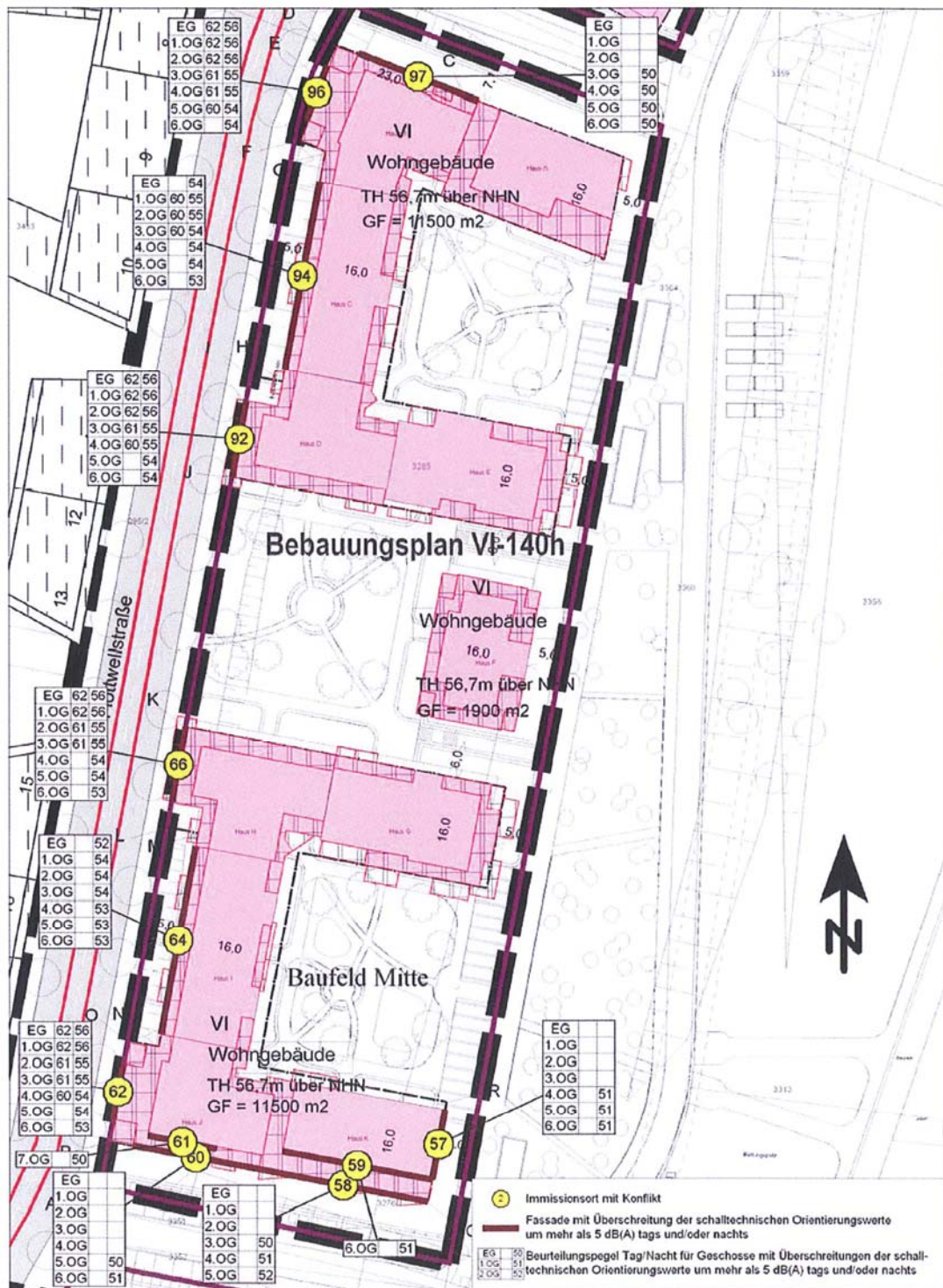


Abb. 8: Quelle ALB, Fassaden des Vorhabens mit Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte (Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 (Wohngebäude)) um mehr als 5 dB(A) (rote Linien)

Textliche Festsetzung Nr. 7

Sofern Wohnungen ausschließlich Aufenthaltsräume mit einziger Lüftungsmöglichkeit zu den Fassaden zwischen den Punkten CDE und F, G und H, I und J, K und L, M und N, OPQ und R haben, sind diese Aufenthaltsräume mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten. An der Fassade zwischen den Punkten PQ und R gilt dies auch für Geschosse oberhalb der festgesetzten Traufhöhe von 56,70 m ü NHN. Es kann im

Einzelfall davon abgesehen werden, wenn durch Rücksprünge in der Fassade eine ausreichende Lärminderung erfolgt.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Die Gebietsentwicklung folgt dem übergeordneten Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“, das auf eine gesamtstädtische Verkehrsreduzierung abzielt. Aus diesem Grund müssen die Belange des Schallschutzes gegenüber den städtebaulichen Zielen zurückstehen. Durch die Gesamtqualität des Gebietes durch die Schaffung einer dichten urbanen Neubebauung in einer gut erschlossenen Lage und der Schaffung von Frei- und Erholungsmöglichkeiten durch den Gleisdreieckpark hat das Gebiet trotz der erhöhten Lärmbelastung eine hohe Attraktivität.

8.5.2 Gewerbelärm

Für diejenigen Betriebe und Anlagen im Umfeld des Plangebietes, die in den Geltungsbereich der TA Lärm fallen, sind deren Geräuschimmissionen wegen

- ⇒ geringer Schallemissionen
- ⇒ näher gelegener schutzwürdiger Nutzungen mit dem gleichen Schutzanspruch, wie derjenige der geplanten Wohngebäude (z. B. geplante Wohnnutzungen im Bau- und Feld Mitte, vorhandene Wohnnutzungen nordwestliche Flottwellstraße südlich der Pohlstraße) und/oder
- ⇒ ausreichender Abschirmung zu den im Plangebiet vorgesehenen schutzwürdigen Nutzungen durch die zwischen Pohl- und Lützowstraße geplante und bereits in größtenteils in der Hochbauphase befindlichen (Stand 17.07.2012) Bebauung sowie die U-Bahn-Viadukte, den U-Bahnhof Gleisdreieck und das Parkhaus am Gleisdreieck

nicht relevant für die schalltechnische Untersuchung. Auch ohne rechnerischen Nachweis kann von einer Einhaltung der Immissionsrichtwerte (IRW) gemäß TA Lärm für allgemeine Wohngebiete an den maßgeblichen Immissionsorten im Plangebiet ausgegangen werden. Möglichen baulichen und/oder betrieblichen Erweiterungen vorhandener Betriebe und Anlagen sind durch die in der Nachbarschaft bereits vorhandenen und geplanten (baugenehmigten) schutzwürdigen Nutzungen Grenzen gesetzt. Die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE hat darauf keinen Einfluss.

Parkhaus „Am Gleisdreieck“ / Bauvorhaben „greenBox“

Die Auswirkungen des Heranrückens der Wohnbebauung und die Verträglichkeit der bestehenden und künftig geplanten Nutzungen wurden gutachterlich in einer schalltechnischen Gutachten (ALB Februar 2012) ergänzenden Stellungnahme (ALB 9. August 2012) eingeschätzt.

Danach ist hinsichtlich der Bestandsnutzung als Parkhaus keine Beschränkung zu erwarten. Die planungsrechtliche Einstufung des Parkhausgrundstückes als Mischgebiet, die vorhandenen Wohnnutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft des Parkhauses, die Öffnungszeiten und Frequentierung zur Nachtzeit erlauben den Rückschluss, dass die im Bau- und Feld Mitte an der Flottwellstraße geplanten Wohnnutzungen aus Lärmschutzsicht nicht zu Einschränkungen in der Nutzung des Parkhauses führen.

Für das Parkhaus "Am Gleisdreieck" wurde beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg ein Bauantrag zum Bauvorhaben "greenBox" auf und im Parkhaus am Gleisdreieck eingereicht. Danach soll auf und in das bestehende Parkhaus eine multifunktionale Veranstaltungshalle für Messen, Ausstellungen, Seminare usw. (nicht jedoch für Konzerte) auf drei verschiedenen Ebenen mit Platz für bis zu 2.800 Besucher gebaut werden. Aus den eingereichten Unterlagen (Betriebs- und Baubeschreibung und das Gutachten Prognose zu den Lärmimmissionen, Stand 06.08.2012) geht hervor, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen mit der heranrückenden Wohnbebauung verträglich sind. Die angestrebte neue Nutzung und deren zeitliche Beschränkung verursachen keine relevanten Schallimmissionen auf die umliegende und die heranrückende Wohnbebauung.

Es kann also davon ausgegangen werden, dass Konflikte durch das Heranrücken der Wohnbebauung und eine sich daraus ergebende Beschränkung der bestehenden und geplanten Nutzungen nicht zu befürchten sind.

Veranstaltungsstätte Premium „The Station“

In der Veranstaltungsstätte Premium Berlin / „The Station“ ist durch die Baugenehmigung vom Juni 2011 eine Nutzung mit bis zu 6.800 Personen in 9 Hallen des ehemaligen Postpaketbahnhofes Luckenwalder Str. 4-6 zulässig.

Die Auswirkung des Heranrückens der Wohnbebauung und die Verträglichkeit der Veranstaltungsstätte Premium wurden ebenfalls gutachterlich in einer das schalltechnische Gutachten (ALB Februar 2012) ergänzenden Stellungnahme (ALB 9. August 2012) eingeschätzt.

Aufgrund der Fakten:

- Ausschluss von Live-Musikveranstaltungen nach 22.00 Uhr sowie nächtlicher Be- und Entladung von Lkw zusätzlich neben den anlagebedingten Schallschutzmaßnahmen,
- der Abstände und des Vorhandenseins von hohen und schallabschirmende Gebäuden, darunter der U-Bahnhof Gleisdreieck einschließlich Unterbauten der in Hochlage verlaufenden Gleise, der Gebäude auf den Grundstücken Luckenwalder Straße 6 und 6a sowie zu einem geringen Teil das Parkhaus "Am Gleisdreieck" und
- der erforderlichen Rücksichtnahme auf bereits vorhandene nicht abgeschirmte schutzwürdige Wohnbebauung

ist es nach Einschätzung des Gutachters ist nicht davon auszugehen, dass vor den im Bau-feld Mitte an der Flottwellstraße geplanten Wohngebäuden der Immissionsrichtwert (IRW) nachts für allgemeine Wohngebiete überschritten wird.

Das Vorhaben führt daher aus der Sicht des Schallimmissionsschutzes nicht zu einer Beschränkung für den Betreiber von "The Station".

8.5.3 Lärm durch die „Spielfläche unter der U1, Westpark“

Ergänzend zum vorliegenden Schallgutachten für den VI-140 h VE wurden die Auswirkungen des „Spielfläche unter der U1, Westpark“ gutachterlich durch ALB geprüft und eingeschätzt. Hinsichtlich der geplanten Spielgeräte unter der U1 sind keine relevanten Auswirkungen durch Benutzungslärm zu erwarten.

In der Spielfläche unter der U1 sind eine (prinzipiell auch mit Skateboards befahrbare) Fläche für Zahlenspiele, Boulebahnen, Streetballflächen (nicht befahrbar), Spielflächen aus Tartan (nicht befahrbar), eine Kletterwand und ein Reckparcour geplant (Ausführungsplanung, Stand: 25.06.2012). Die Mindestentfernung zwischen Streetballfeldern/Fläche für Zahlenspiele und den im Plangebiet vorgesehenen Wohngebäuden beträgt 30/40 m. Die Abstände zu den Boulebahnen sind geringer.

Die im Bereich des Parks vorgesehenen Einrichtungen und Geräte sind als Freizeitanlagen im Sinne von Nr. 6 der AV LImSchG Bln einzustufen. Sie zählen mit Verweis auf die amtliche Begründung zu § 1 Abs. (2) der 18. BImSchV nicht zu den Sportanlagen im Sinne vorgenannter Verordnung.

Neben den Bestimmungen des AV LImSchG Bln gelten für die o. g. Einrichtungen und Geräte die Bestimmungen des Grünanlagengesetzes (GrünanlG)

Die Auswahl der Spielgeräte (kein Bolzplatz, keine Skateranlage mit entsprechenden Geräten (wie Quarterpipe, Halfpipe, Curbs, Ramps, Gaps usw.)) und die Beschaffenheit der Böden würden Lärmbelastungen weitgehend ausschließen, selbst bei intensiver Benutzung der Streetballfläche. Die zeitlich unbegrenzte Benutzung stellt ebenfalls kein Problem dar, da ausgeschlossen wird, dass die Spielflächen und –geräte zwischen 22.00 und 6.00 Uhr benutzt werden. Darüber hinaus werden bei sachgerechter Benutzung entstehende Schallemissionen als nicht relevant eingestuft. Eine potentielle Lärmbelästigung durch störende Geräusche von Kindern ist grundsätzlich als sozialadäquat und damit zumutbar einzuschätzen. Darüber hinaus auftretende verhaltensbedingte Lärmbelästigungen können nicht immissionsschutzrechtlich gelöst werden, sondern ausschließlich ordnungsrechtlich.

8.5.4 Luftreinhaltung

Es wurde eine Luftschadstoffuntersuchung der Kfz-bedingten Luftschadstoffbelastung von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} durchgeführt, die als wichtige Leitgrößen für verkehrsstämmige Luftverunreinigungen gelten. (ALB Februar 2012) Dabei wurde untersucht, welchen Einfluss das Planvorhaben auf die lufthygienische Verhältnisse im Plangebiet und dessen Umgebung ausübt, und insbesondere, ob Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden. (vgl. Umweltbericht, Kap. 6.2.2.5.1 und 6.2.3.1.5 Schutzgut Klima / Luft) Der Luftschadstoffuntersuchung liegen Verkehrswerte (IGS Januar / Februar 2012/ Überarbeitung April 2012) für die im Untersuchungsraum gelegenen Straßen für folgende Szenarien zu Grunde:

- ⇒ Prognosenullfall (PNF): Analyse der Verkehrslärmimmissionen im Ist-Zustand auf der Grundlage der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2009 und Zählungen des Verkehrsgutachters
- ⇒ Prognoseplanfall (PPF): PNF zzgl. der durch die Baufelder Nord, Mitte und Süd sowie der durch die westlich der Flottwellstraße geplante Bebauung induzierten zusätzlichen Verkehre

Um die Auswirkungen der Bauvorhaben ermitteln zu können, wurden die Luftschadstoffkonzentrationen für den Prognoseplanfall – nach Realisierung der planermöglichten Bauvorhaben – berechnet mit dem Prognosenullfall – ohne Realisierung der Bauvorhaben – verglichen. Die Immissionsberechnungen wurden mit den Immissionsgrenzwerten der 39. BImSchV verglichen.

In der Bestandssituation wurden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für das jeweilige Jahresmittel von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} an den Gebäuden in allen Bereichen, östlich wie westlich der Flottwellstraße, eingehalten.

Das Bauvorhaben trägt nur irrelevant zu den Luftschadstoffimmissionen im Umfeld bei. Die Luftschadstoffuntersuchung zeigt, dass auch im Planfall die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für das jeweilige Jahresmittel von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} an den Gebäuden in allen Bereichen, östlich wie westlich der Flottwellstraße eingehalten werden. Die durch die Bebauungspläne VI-140h VE, VI-140g und VI-140i zusätzlich verursachten Luftschadstoffimmissionen im Untersuchungsgebiet sind gering. Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass aus lufthygienischer Sicht die Planung verträglich ist.

Verwendung von Brennstoffen

Da der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes im Vorranggebiet der Luftreinhaltung liegt, ist die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Andere Brennstoffe sind zur Wahrung der Belange der Luftreinhaltung im Sinne des BImSchG nur zulässig, wenn die Emissionswerte geringer oder höchstens gleichwertig zu denen von Heizöl EL sind. Die Beschränkung dient der Verringerung der Luftschadstoffemission und damit dem Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Vorranggebiet der Luftreinhaltung.

Textliche Festsetzung Nr. 8

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

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB

8.5.5 Erschütterungen

Es wurde gutachterlich untersucht, ob durch den im Bestand vorhandenen Schienenverkehr relevante Auswirkungen auf die zukünftige Bebauung zu erwarten sind, (Wölfel, Januar 2012). Dazu wurden Erschütterungsmessungen durchgeführt. Eine Belästigung von Personen in den zukünftigen Gebäuden im Sinne der DIN-4150-2 ist nicht zu erwarten. Der

prognostizierte sekundäre Luftschall liegt unter den Vorgaben der TA-Lärm. Allerdings kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass Zugvorbeifahrten im zukünftigen Gebäude spür- oder hörbar sind, dies hängt auch von der Wahrnehmung und Empfindlichkeit der jeweils betroffenen Personen ab. Es besteht kein Erfordernis für besondere konstruktive Maßnahmen zum Erschütterungsschutz.

8.6 Grünfestsetzungen

Der Umweltbericht empfiehlt Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen, die durch die Planung hervorgerufen werden.

8.6.1 Anpflanzgebote

Die Höfe sollen begrünt werden, auch wenn diese durch Tiefgaragen unterbaut werden. Die Festsetzung, die Flächen gärtnerisch anzulegen, dient der Verringerung der Versiegelung und damit des Eingriffs in Natur und Landschaft. Sie tragen zur Verbesserung der Freiraumqualität bei und bieten die Möglichkeit die unterschiedlichen Nutzungen, wie Spielplätze nach BauOBl, Bäume oder wenn möglich Regenwasserversickerung auf den Flächen unterzubringen. Terrassen, Wege und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge werden davon ausgenommen.

Bei den Flächen STUVS und WXYZW ist die Mindesthöhe der erforderlichen Erdschicht auf 0,50 m reduziert. Dies ist vor dem Hintergrund der Vorhabenplanung, der Überwindung der unterschiedlichen Geländehöhen und der Eingangssituation der Häuser konstruktiv erforderlich.

Es sind im Gebiet mindestens 10 Laubbäume (einer pro 1.000 m² Grundstücksfläche) mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm zu pflanzen. Diese Festsetzung dient der Vermeidung von erheblichen Auswirkungen durch den Verlust der bestehenden Bäume und hat eine ausgleichende Wirkung für das hohe Nutzungsmaß der Wohngebäude und dient der Verbesserung des örtlichen Kleinklimas und stellt somit einen ökologischen Mindeststandard dar. Darüber hinaus dient die Ausweisung der Gliederung und Strukturierung der Freiflächen.

Textliche Festsetzung Nr. 9

Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Das gilt auch wenn unter diesen Tiefgaragen hergestellt werden. Die Erdschicht über der Tiefgarage muss mit Ausnahme der Flächen STUVS und WXYZW mindestens 0,70 m betragen. Die Erdschicht auf den Flächen a und b muss mindestens 0,50 m betragen. Die Festsetzung gilt nicht für Terrassen, Wege, Zufahrten für Rettungsfahrzeuge und die notwendigen Spielplätze gemäß § 8 Abs. 2 der Bauordnung Berlin.

Textliche Festsetzung Nr. 10

Pro 1.000 m² Grundstücksfläche ist ein heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm zu pflanzen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind vorhandene Bäume einzurechnen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchst. a BauGB

8.6.2 Dachbegrünung

Die Dachflächen sind grundsätzlich extensiv zu begrünen. Unter Berücksichtigung der zulässigen Dachgeschosse, die zu einer Verringerung der potentiell zu begrünenden Flächen führen, sind mindestens 40 % der Dachflächen zu begrünen.

Durch diese Festsetzungen zur Dachbegrünung wird die Nachhaltigkeit der städtebaulichen Entwicklung durch Anwendung von ökologischen Mindeststandards unterstützt. Sie trägt vor allem zur Verringerung nachteiliger Auswirkungen auf die Schutzgüter Wasser und Klima bei. Durch die Rückhaltung von Niederschlagswasser und einer damit erhöhten Versi-

ckerung der Niederschläge im Plangebiet trägt die Festsetzung zur Verbesserung des örtlichen Kleinklimas und damit zur Entwicklung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse bei.

Textliche Festsetzung Nr. 11

Mindestens 40 vom Hundert der Dachflächen sind extensiv zu begrünen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchst. a BauGB

8.7 Verkehrliche Erschließung

Das gesamte Plangebiet ist durch die Flottwellstraße erschlossen. Die planungsrechtliche Sicherung der Straßenverkehrsflächen ist deshalb nicht erforderlich. Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE grenzt an die Flottwellstraße an und überlagert deren östliche Straßenbegrenzungslinie. Eine zeichnerische Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie ist deshalb nicht möglich.

Textliche Festsetzung Nr. 12

Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und B ist zugleich Straßenbegrenzungslinie.

Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Das Plangebiet selber soll oberirdisch frei von motorisiertem Individualverkehr bleiben. Die notwendige Zugänglichkeit der Gebäude, z.B. für Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge der örtlichen Feuerwehr erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

8.8 Sonstige Festsetzungen

8.8.1 Außerkrafttreten verbindlicher Festsetzungen

Die im Geltungsbereich festgesetzten Straßen- und Baufluchtlinien werden durch Festsetzungen dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplans ersetzt und treten damit außer Kraft.

Textliche Festsetzung Nr. 13

Im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

9 Abwägung der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger erfolgte in der Zeit vom 21.05.2012 bis 02.07.2012. Insgesamt sind 42 Stellungnahmen eingegangen.

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange äußerten sich im Wesentlichen zu folgenden Themen:

Architektur und Städtebau

Die Hinweise des Baukollegiums hinsichtlich städtebaulicher und architektonischer Gestaltung des Vorhabens sollten berücksichtigt werden. Es wird bemängelt, dass das Vorhaben erst zu einem späten Zeitpunkt dem Baukollegium zur Begutachtung vorgelegt wurde, so dass nun nur noch eine supervisorische Begleitung des Projektes möglich sei (Nr. 22 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A).

Die Entwicklung soll in Abstimmung mit dem Baukollegium bzw. der Senatsbaudirektorin ablaufen (Nr. 22 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A).

Der Zugang zum Westparkgelände soll für Fußgänger und Radfahrer gesichert werden (Nr. 37 BA Mitte Straßen- und Grünflächenamt).

Den Bauvorhaben auf der westlichen Straßenseite solle durch die Bebauung kein Nachteil hinsichtlich der Höhe der Gebäude entstehen (Nr. 34b BA Mitte Stadtentwicklungsamt Fachbereich Stadtplanung)

Abwägung:

Seit Anfang 2012 finden umfangreiche Abstimmungen zwischen Vorhabenträger, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und den beteiligten Architekten und Freiraumplanern statt. Dabei wurden private und öffentliche Belange berücksichtigt und abgewogen und die Gestaltung des Vorhabens mit allen Beteiligten und mit Zustimmung der Bezirksämter Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte abgestimmt.

Die Zugänge zum Westpark sind dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten und dienen gleichzeitig als Aufstellungsflächen für die Feuerwehr bei Einsätzen in der Wohnbebauung. Die Parkzugänge werden im Bebauungsplan VI-140a VE erfasst.

Das Vorhaben liegt hinsichtlich der Oberkanten ca. 0,7 - 1,35 m höher als die höchsten Neubauten an der Flottwellstraße im Bezirk Mitte. Es wurde bereits eine Vorgartenzone vorgesehen, um den Straßenraum optisch aufzuweiten. Die bauliche Dichte wurde insgesamt deutlich reduziert. Die Abstandsflächen zu den gegenüberliegenden Gebäuden (Straßenmitte) werden eingehalten, so dass kein Nachteil erkennbar und kein Anspruch für die Nachbarn abgeleitet werden kann.

Verkehr

Es bestehen Bedenken hinsichtlich der Umwandlung des Mehrzweckstreifens auf der Potsdamer Straße in eine reine Busspur. Die Bewältigung des zusätzlichen Verkehrs aus der Flottwellstraße wird dadurch stark erschwert (Nrn. 23, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B u. 29b Tempelhof-Schöneberg, FB Tiefbau).

Der zusätzliche Verkehr aus dem Gebiet sollte nicht über die südlich angrenzenden Wohnstraßen geführt werden (Nr. 29b Tempelhof-Schöneberg, FB Tiefbau).

Im Gegensatz zur Erschütterungsproblematik wurde der Schutz des Nord-Süd-Fernbahntunnels während der Bauphase weder in Begründung noch in den textlichen Festsetzungen thematisiert (Nr. 7 Eisenbahn-Bundesamt Sachbereich Planfeststellung).

Abwägung:

Die Umwandlung der Mehrzweckspur in eine reine Busspur führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf der Potsdamer Straße, die aber nicht ursächlich dem Vorhaben zuzuordnen sind. Nach den vorliegenden Verkehrsgutachten führt die Umwandlung auch im Planungsnullfall zu verstärkten Verkehrsbelastungen. Die verkehrstechnischen Planungen in der Potsdamer Straße stellen ein gebietsübergreifendes Problem dar, das auf Senatsebene gelöst werden muss und darf einer vom Land Berlin angestrebten Entwicklung an der Flottwellstraße nicht entgegenstehen.

Der Verkehr in das Gebiet wird voraussichtlich über die Kurfürstenstraße in die Dennewitz-/Flottwellstraße gelangen. In der südlichen Dennewitzstraße ist von einer Verkehrssteigerung von 10 % auszugehen, was die Belastungen in der Blumenthal- und Steinmetzstraße nicht wesentlich erhöhen wird. Ansonsten ist die Vermeidung von Schleichverkehren in die südlich angrenzenden Schöneberger Wohnviertel nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Der Schutz des Nord-Süd-Fernbahntunnels während der Bauphase ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes

Lärm

Es wird auf die Überschreitung der Lärmvorsorgewerte hingewiesen und eine entsprechende Wohnungsaufteilung gefordert, sodass Aufenthaltsräume an ruhige Gebäudeseiten verlegt werden können. Ist dies nicht möglich, müssten Maßnahmen wie Schallschutzfenster mit schallgedämmten Lüftungsanlagen vorgesehen werden (Nr. 25 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX D 11).

Die auf das Gebiet einwirkenden Lärmquellen seien nicht ausreichend dargestellt (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Baulicher Schallschutz sei zwingend erforderlich angesichts der überschrittenen Immissionsrichtwerte (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Aufgrund des hohen Schallpegels, auch durch die umliegende Bebauung und deren Nutzung, sollte das Vorhaben weiterhin als Mischgebiet eingestuft werden (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Das Parkhaus auf dem Gleisdreieck könne durch die Lage der Ausfahrt ebenfalls zu einer Überschreitung der nächtlichen Lärmgrenzwerte nach TA Lärm führen. Die Angaben dazu im Bebauungsplan seien nicht nachvollziehbar (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Ein weiteres Problem aus immissionsschutzrechtlicher Sicht sei die Umwandlung des Parkhauses in eine Veranstaltungshalle mit Außenterrassen (greenBox) (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Die durch die Planung an die Veranstaltungshalle „Premium Berlin“ heranrückenden Immissionsorte seien in dessen Untersuchung der Lärmauswirkung nicht berücksichtigt (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Ebenfalls berücksichtigt werden muss die Geräuscentwicklung der „Spielfläche unter der U1, Westpark“, insbesondere vor dem Hintergrund der öffentlichen Zugänglichkeit rund um die Uhr (Nr. 45 BA-Friedrichshain-Kreuzberg UVGI FB Umwelt und Natur).

Vor dem Hintergrund der Überschreitung der Lärmgrenzwerte nachts sollten die Verkehrsträger des Umweltverbundes mehr einbezogen werden, bzw. der Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erhöht werden, bspw. durch die Reduzierung von Tiefgaragenplätzen (Nr. 25 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX D 11).

Der Konflikt zwischen gewerblichen Schallimmissionen und der Wohnnutzung müsse gelöst werden (Nr. 25 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX D 11).

Abwägung:

Die zwingende Festsetzung von Aufenthaltsräumen würde eine flexible Grundrissgestaltung verhindern, sowie keine kleinen Wohnungen lediglich zur Fassadenseite an der Flottwellstraße zulassen. Aus diesem Grund setzt der Bebauungsplan für die betroffenen Aufenthaltsräume den Einbau von schalldämmten Lüftungsanlagen fest.

Das Verkehrsgutachten berücksichtigt aufgrund der worst-case Annahmen für die Nutzungen und der Nichtberücksichtigung von rückläufigen Verkehrszahlen (Prognose 2025) einen Maximal-Fall. Es ist davon auszugehen, dass die tatsächliche Belastung niedriger ausfällt. Das Gutachten dient dazu, zu prüfen ob der Verkehr im Maximalfall abgewickelt werden kann. Der gesamte Bereich um die Flottwellstraße ist bereits "Verkehrsberuhigte Zone". Für die Dennewitzstraße besteht vollständig und für die Kurfürstenstraße bereichsweise (westlicher Teil ab Hausnummer 166A bis Dennewitzstraße) ein Fahrverbot für Fahrzeuge über 7,5 t Gesamtgewicht. Weitere lärmmindernde straßenverkehrliche Maßnahmen sind nach Einschätzung des Lärmgutachters (ergänzende Stellungnahme ALB, 09.08.2012 zur schalltechnischen Untersuchung, Februar 2012) nicht notwendig und möglich. Die Zahl der Tiefgaragenplätze ist mit einem Verteilungsschlüssel von 0,6 bereits auf einem niedrigen Niveau. Dadurch wird ein Fernhalten des Kfz-Verkehrs von der Flottwellstraße gefördert.

Zu den Bedenken und Anregungen hinsichtlich der potentiellen Lärmkonflikte mit dem bestehenden und geplanten Gewerbe wurde eine gutachterliche Stellungnahme von ALB vom 09.08.2012 eingeholt, die in die Abwägung eingeflossen ist. Die wesentlichen Inhalte werden in der Begründung aufgenommen. Die Stellungnahmen ergänzt das Schalltechnische Gutachten von ALB (Februar 2012).

Da im Vorhabengebiet mit textlicher Festsetzung nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe zulässig sind, kann hier innerhalb des Geltungsbereichs von der Einhaltung der Immissionsschutzrichtwerte (IRW) ausgegangen werden. Das Vorhaben entspräche in seiner Nutzung demnach einem allgemeinen Wohngebiet. Die Ausweisung eines Mischgebiet entspräche nicht dem Vorhaben.

Der potentielle Gewerbelärm westlich der Flottwellstraße wird durch die in der Hochbauphase befindliche westseitige Bebauung abgeschirmt. Somit ist kein Konflikt zu erwarten.

Hinsichtlich der Bestandsnutzung als Parkhaus ist keine Beschränkung zu erwarten. Die planungsrechtliche Einstufung des Parkhausgrundstückes als Mischgebiet, die vorhandenen Wohnnutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft des Parkhauses, die Öffnungszeiten und Frequentierung zur Nachtzeit erlauben den Rückschluss, dass die im Baufeld Mitte an der Flottwellstraße geplanten Wohnnutzungen aus Lärmschutzsicht nicht zu Einschränkungen in der Nutzung des Parkhauses führen.

Aus den eingereichten Unterlagen (Betriebs- und Baubeschreibung und das Gutachten Prognose zu den Lärmimmissionen, Stand 06.08.2012) für das Bauvorhaben der „green-Box“ am Gleisdreieck geht hervor, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen mit der heranrückenden Wohnbebauung verträglich sind. Die angestrebte neue Nutzung und deren zeitliche Beschränkung verursachen keine relevanten Schallimmissionen auf die umliegenden und die heranrückende Wohnbebauung.

Die Veranstaltungshalle Premium Berlin ist nach ihrer Betriebsgenehmigung und des Prognose der Lärmimmissionen insofern eingeschränkt, dass Live-Konzerte und nächtliche Ladevorgänge sowie nächtliche Be- und Entladung von Lkw Zusätzlich ausgeschlossen sind. Darüber hinaus ist durch die Entfernung zum Gebiet und die Lage hinter der abschirmenden Hochbahntrasse sowie bereits vorhandener nicht abgeschirmter Wohnbebauung davon auszugehen, dass es nicht zu Konflikten und eine Beschränkung der Gewerbenutzung durch die heranrückende Wohnbebauung kommt.

Die „Spielfläche unter der U1, Westpark“ ist aufgrund der Auswahl ihrer Spielgeräte (z. B. kein Bolzplatz, keine Skateranlage) bzgl. ihrer Lärmentwicklung eher unerheblich. Eine Benutzung zwischen 22.00 und 6.00 wird ausgeschlossen. Lärmbelästigungen durch Kinder sind als sozialadäquat zumutbar; verhaltensbedingte Geräuscheinwirkungen können nur ordnungsrechtlich gelöst werden.

Be- und Entwässerung

Aus den Unterlagen gehe noch nicht zweifelsfrei hervor, wie eine dauerhafte Niederschlagsentwässerung vor dem Hintergrund der möglichen maximalen Einleitung von 10 l/s*ha gesichert werden könne (Nr. 17 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz II D 25).

An den vorhandenen Messstellen wurden Grundwasserschäden, bzw. Grundwasserbelastungen festgestellt. Bei einem Verziehen des Grundwasserschadens wären erhebliche Bedenken gegen das Bauvorhaben zu richten. Deshalb sei im Rahmen von wasserrechtlichen Genehmigungsverfahren mit Auflagen zur Verhinderung des Verziehens der vorhandenen Grundwasserschäden zu rechnen (Nr. 35 BA Mitte Umwelt- und Naturschutzamt).

Abwägung:

Aus dem Versickerungsgutachten geht hervor, dass aufgrund der Feuerwehruzufahrten und –aufstellungsflächen, der Tiefgarage sowie schützenswerter Altbaubestände die Errichtung von Versickerungsanlagen, die die anfallende Menge Regenwasser auffangen und versickern könnten, nicht möglich ist. Es wurde ein Regenwasserentwässerungskonzept erarbeitet, dass mit SenStadtUm im Vorfeld der Baugenehmigung abgestimmt wird. Die Niederschlagsentwässerung des Plangebietes wird somit dauerhaft gesichert. Neben Maßnahmen wie der Dach- und Tiefgaragenbegrünung wird unter dem Quartiershof eine Regenwasserrückhalteanlage in Form von Staukanälen errichtet.

Auf die Altlastenproblematik, auch in Bezug auf das Grundwasser, wird in der Begründung des Bebauungsplans bereits eingegangen.

Soziale Infrastruktur

Die Kapazitäten der Allegro-Grundschule können so erhöht werden, dass auch Umschüler aus Friedrichshain-Kreuzberg, also dem Baufeld Flottwell-Mitte, dort eingeschult werden könnten (Nr. 36 BA Mitte LuV Schule und Sport).

Es muss sichergestellt werden, dass die rechtlich erforderliche soziale Infrastruktur (Kindergärten, Spiel- und Grundschulplätze zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere bei den beiden erstgenannten ist darüber hinaus dafür Sorge zu tragen, dass dies kostenneutral für die öffentliche Hand erfolgt (Nr. 41 BA-Friedrichshain-Kreuzberg Finanzservice).

Die Vorhabenträgerin ist der Versorgung des Gebietes mit einer ausreichenden Anzahl von Kindertagesstätten nachzukommen. Dies sollte prioritär durch die Beteiligung an einer Einrichtung im näheren Einzugsgebiet erfolgen (Nr. 44 BA-Friedrichshain-Kreuzberg Jugendamt).

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Versorgungssituation der sozialen Infrastruktur wurde im Rahmen des Verfahrens bezirksübergreifend geprüft. Kitaplätze für das Vorhaben und deren zeitige Realisierung in der Umgebung sind im Durchführungsvertrag grundsätzlich gesichert.

Die notwendigen Kinderspielplätze gemäß BauOBln werden auf dem Grundstück hergestellt. Die Verpflichtung die Kosten für Wohnfolgekosten zu übernehmen, resultiert aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag für das Gelände des Gleisdreiecks B-Plan VI-140. Dabei sind die vorhandenen Einrichtungen zu berücksichtigen. Wie bereits erwähnt entstehen in der unmittelbaren Nachbarschaft im Gleisdreieckpark öffentliche Kinderspielplätze..

Es wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung von den zuständigen Fachbereichen kein Bedarf für einen weiteren öffentlichen Spielplatz angemeldet. Die wohnungsnahе Versorgung mit Erholungs- und Spielmöglichkeiten des Bezirks Mitte ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

10 Abwägung der Beteiligung der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Öffentlichkeit wurde vom 21. Mai – 21. Juni 2012 durch öffentliche Auslegung im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beteiligt. Während der Auslegungszeit haben mehrere Bürger die Unterlagen eingesehen. 17 schriftliche Stellungnahmen wurden eingereicht, Die Bedenken und Anregungen bezogen sich auf folgende Inhalte:

Verfahren

Entwicklung westlich der Flottwellstraße

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg führt ein Bebauungsplanverfahren zur Entwicklung des Gleisdreieckgeländes durch. Damit werde aber nur die östliche Straßenseite der Flottwellstraße behandelt, die im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg liegt. Die westliche Straßenseite entziehe sich der öffentlichen Diskussion, da der Bezirk Mitte „stillschweigend“ genehmige und jeglicher Bürgerbeteiligung aus dem Weg gehe.

Abwägung

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg führt den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI -140 h VE auf der östlichen Seite der Flottwellstraße durch, die westliche Straßenseite ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Entwicklung, die auf Grundlage bestehenden Planungsrechts im Bezirk Mitte erfolgte, wurde bei der Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes und bei den Fachgutachten berücksichtigt. Westlich der Flottwellstraße befinden sich die festgesetzten Bebauungspläne 1-42b und II-176.

Rahmenplan VI 140 / Entwicklung in Teilbebauungsplänen

Die gleichzeitige Entwicklung der Baufelder sei zu begrüßen, da sich die Störungen für die Anwohner dann in Grenzen halten würden.

Die Stellungnahme der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN) zum Bebauungsplan VI-140 sei unberücksichtigt geblieben, lediglich die TÖB-Auswertung sei auffindbar. Der B-Plan VI-140 entziehe sich somit einer gerichtlichen Überprüfung.

Abwägung

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens VI-140 wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB im Zeitraum vom 06. Juni 2006 bis zum 30. Juni 2006 durchgeführt und die grundsätzlichen Ziele und Zwecke erörtert. Am 23. Juni 2006 fand eine Informationsveranstaltung statt. Im Ergebnis führten die vorgebrachten Äußerungen

nicht zu einer Änderung des Planes. Für den Bebauungsplan VI-140 h VE wurde auf der Grundlage von § 3 Abs. 1 Nr.2 BauGB auf eine erneute frühzeitige Beteiligung verzichtet. Die Begründung (Kap. IV Verfahren 3.) wird um die Themen und das Ergebnis der Abwägung ergänzt.

Unterlagen

Der Durchführungsvertrag sei nicht mit ausgelegt worden, was in anderen Bezirken üblich sei.

Das Herunterladen der Gutachten sei wegen der Dateigröße unzumutbar gewesen. Deshalb wäre eine kurzfristige Beteiligung nicht möglich gewesen. Eine aktive Bürgerbeteiligung werde so verhindert.

Die zur Planung ausliegenden Gutachten wären erst im Nachhinein am 06.06.2012 zur Verfügung gestellt worden, nachdem das Stadtplanungsamt auf § 10 Abs. 3 UIG (Umweltinformationsgesetzes) aufmerksam gemacht worden sei. Die zur Verfügung gestellten Dokumente seien nicht vollständig, sie würden nicht den Anforderungen des Umweltinformationsgesetzes entsprechen, es fehlten Klimagutachten und Durchführungsvertrag sowie der Bericht der ergänzenden Begehung von Dr. Halfmann & Rothe.

Die auftretenden Schwierigkeiten beim Download (nur mit speziellem Programm möglich), die Verschlüsselung (Drucken oder Kopieren von Textteilen unzulässig) hätten dazu geführt, dass es sich nicht um „leicht zugängliche Formate“ nach Maßgabe des UIG handele und der Bezirk die Öffentlichkeit im Umgang mit den Unterlagen behindern wolle.

Abwägung

Die Bereitstellung der Unterlagen im Internet ist ein zusätzlicher Service des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg auf Wunsch des Landes Berlins, um die Partizipation zu erhöhen. Das Land Berlin wünscht die Bereitstellung der Begründung und der Planzeichnung. Darüber hinausgehende Unterlagen wie Fachgutachten oder Verträge stellen einen zusätzlichen Service des Bezirks dar.

Der Umfang der auszulegenden Unterlagen wird durch § 3 Abs. 2 BauGB, nicht aber durch das Umweltinformationsgesetz bestimmt. In der Begründung in Kap. II. 4 sind die wesentlichen Inhalte des Durchführungsvertrages dargestellt.

Die durch § 3 Abs. 2 BauGB vorgeschriebene Auslegung der Unterlagen erfolgte nach wie vor in den Räumlichkeiten des Fachbereichs Stadtplanung. Hier lagen sowohl der Entwurf des Durchführungsvertrags als auch die Fachgutachten aus, soweit sie ausgelegt werden müssen. Zu den Schwierigkeiten, die Unterlagen herunterzuladen werden Hinweise zur Kenntnis genommen.

Halfmann/Rothe 2012 existiert nicht als separates Fachgutachten. Die Ergebnisse wurden primär in das Kapitel Pflanzen in den Umweltbericht integriert. Dies wird im Kapitel 6.2.2.2.1 klar gestellt.

Der Auslegungszeitraum beträgt einen Monat.

Mängel in der Begründung/Umweltbericht

Die Begründung weise formale Mängel auf, wie mehrmalige Verwechslung in der Verortung des Westparks/Gleisdreieck zum Vorhaben, das Fehlen einer Darstellung sowie eine Legende zum Untersuchungsraum Pflanzen/Tiere/Biotope, das Fehlen eines Literaturverzeichnisses am Ende des Umweltberichtes, sowie eine Anmerkung zur Bürgerbeteiligung des Verfahrens zum B-Plan VI-140

Die Umweltziele seien nicht richtig aufgezählt worden. Eingriffsbewertung und Kompensationsmaßnahmen sollten sich in der Folge daran orientieren.

Eine Aufwertung durch die Errichtung einer Grünanlage durchzuführen und mit einem Mangel an Grünflächen zu begründen sei nicht schlüssig. Bei einem Mangel sollte das gesamte Gelände einer Grünflächennutzung zugeführt werden.

Der Plan diene nur der Finanzierung der Parkgestaltung.

Abwägung

Die Begründung wird hinsichtlich der Verortung korrigiert. (Kap. I 2.3 stadträumliche Einordnung)

Die Begründung (Kap. IV Verfahren 3.) wird um die Themen und das Ergebnis der Abwägung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung ergänzt. Die Darstellung des Untersuchungsraums Pflanzen/Tiere fehlt nicht. In der Begründung ist dargestellt, dass die Umgrenzung mit dem Untersuchungsraum für die Schutzgüter Boden und Wasser identisch und orange dargestellt ist.

Der Umweltbericht ist kein separates Fachgutachten, sondern Teil der Begründung und muss sich daher an die Form der Begründung halten. Ein Literatur- und Quellenverzeichnis ist daher nicht angebracht, da dies nicht der Form einer Bebauungsplanbegründung entspricht.

Die Hinweise zu den Zielen des Landschaftsprogramms werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund des Widerspruchs zwischen FNP und LaPro wurden die Ziele die sich auf Grün- und Freiflächen beziehen als nicht zutreffend bewertet. Es wurden daher die Ziele im Rahmen der Begründung genannt, die bei einer baulichen Entwicklung der Fläche weiterhin Gültigkeit haben. Die öffentliche Parkanlage kann in der geplanten Größenordnung nur auf Grundlage des im Rahmenvertrag vereinbarten Kompromisses zwischen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Interessen hergestellt und finanziert werden.

Durchführung von Bewohnerworkshops

Um die Bürger in präzisere Zukunftsgestaltung für den sich verändernden, lebendigen Kiez einzubinden, sollen weitere Workshops durchgeführt werden.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Allerdings ist die Zukunftsgestaltung nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Der angesprochene Kiez befindet sich darüber hinaus zum überwiegenden Teil im Bezirk Mitte.

Planungsrechtliche Ausgangssituation

Verhältnis zur übergeordneten Planung

Im Flächennutzungsplan sei die zu beplanende Fläche als Grünfläche ausgewiesen. Im Landschaftsprogramm, Teilplan Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption, werde sie als zu schaffende Grünfläche definiert. Es bestehe kein Verständnis, warum dies nicht mehr so sein solle.

Der Flächennutzungsplan sei nur in Bezug auf den Straßenverlauf unscharf, nicht aber hinsichtlich des Verlaufes der Bezirksgrenze.

In der Änderung des Flächennutzungsplanes 1998 seien die heutigen Baugebiete bereits dargestellt worden, das Baufeld an der Flottwellstraße sei aber im Gegensatz zu den anderen (Urbane Mitte, Yorckdreieck, Möckernkiez) nicht namentlich erwähnt worden.

Die in der Begründung geäußerte Darstellung des Geltungsbereiches als gemischte Baufläche im FNP sei falsch. Tatsächlich sei keine Baufläche dargestellt. Dem entspreche auch das Planwerk Innenstadt (1999).

Die Fläche des Vorhabenträgers liege im Vorranggebiet der Luftreinhaltung.

Die Inhalte des Flächennutzungsplanes seien für das Verwaltungshandeln verbindlich. Es bestehe kein Verständnis für die Nichtberücksichtigung dieser Planinhalte.

Das Grundstück liegt laut LaPro auf einer gesamtstädtischen Ausgleichsfläche 1. Priorität.

Im Gegensatz zum Tempelhofer Feld würden im LaPro keine Bereiche dargestellt, in denen eine Nutzungsänderung gemäß Flächennutzungsplan vorliege.

Die ökologischen Ausgleichsflächen der Bebauung des Potsdamer Platzes auf dem Gelände des Gleisdreiecks seien durch den sog. Notenwechsel langfristig gesichert. Trotz Ablehnung des damaligen Normenkontrollantrages sei das OVG davon ausgegangen, dass das Gelände des Gleisdreiecks westlich der Bahnbetriebsanlagen (Nord-Süd-Tunnel) unbebaut bleibe. Der Verweis auf die stattfindende Sicherung der Ausgleichsflächen sei ein Grund für die Ablehnung des Normenkontrollantrages gewesen.

Die 3-ha-Regelung werde durch die Senatsverwaltung ausgehöhlt, indem aus Grünflächen Bauflächen bis zu 3 ha entwickelt würden, obwohl eigentlich die Regelung bedeute, dass innerhalb einer Grünfläche verstreut liegende Einzelhäuser bis zu einer Fläche von 3 ha entwickelt werden könnten.

Abwägung

Wie in der Begründung ausführlich unter Kapitel I 3.3 dargestellt, sind die Darstellungen des FNP generalisierend und nicht parzellenscharf und lassen aufgrund ihrer geringen Detailschärfe Gestaltungsspielräume zu. Die Größenordnung der Detailschärfe lässt sich an der sog. 3-ha-Regelung veranschaulichen (diese besagt, dass für eine Fläche unter 3 ha auch Abweichungen mit dem Entwicklungsgebot nach § 8 Abs. 1 BauGB vereinbar sind). Für die Entwickelbarkeit aus einer Grünfläche ist diese nicht anzuwenden, vielmehr lässt hier die offensichtliche Unschärfe der Darstellung die geplante Entwicklung zu. Die zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geht davon aus, dass eine Ableitbarkeit aus dem FNP vorliegt, da weder im Rahmen der Mitteilung der Planungsabsicht, noch bei der erneuten Behördenbeteiligung parallel zur Auslegung Bedenken gegen die Entwickelbarkeit aus dem FNP geäußert wurden. Das Plangebiet bewegt sich im Grenzbereich von Baufläche und Grünfläche. Für diesen Fall ist der Entwicklungsgrundsatz 6 maßgeblich, der untergeordnete Grenzkorrekturen erlaubt.

Der FNP ist verwaltungsverbindlich aber kein starres Instrument. In einer Großstadt wie Berlin besteht ein ständiges Anpassungserfordernis. Der Flächennutzungsplan wird hinsichtlich der Entwicklungsziele überprüft und ggf. begründet geändert.

Landschaftsprogramm und Flächennutzungsplan sind aufeinander bezogen und ergänzen sich.

Die naturschutzfachlichen Entwicklungsziele und Maßnahmen, die das Landschaftsprogramm darstellt, beziehen sich auf die vorhandene Bodennutzung. Dort, wo der FNP neue Nutzungen vorsieht, zeigt das Landschaftsprogramm/Artenschutzprogramm dann entsprechend neue Entwicklungsziele und Maßnahmen auf. Es bildet damit die wesentliche ökologische Bezugsbasis der vorbereitenden Bauleitplanung. Aufgrund des genannten Zusammenhanges hat das LaPro auf die regelmäßigen Änderungen des FNP zu reagieren. Entsprechend seiner Darstellungssystematik werden die neuen naturschutzfachlichen Ziele und Maßnahmen der geänderten Bodennutzung zugeordnet. Unabhängig von der formalen Aktualisierung werden die naturschutzfachlichen Inhalte in das jeweilige FNP- Änderungsverfahren transportiert, so dass der inhaltliche Abstimmungsprozess zwischen Landschafts- und Bauleitplanung kontinuierlich geführt wird.

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden erfolgte kein Hinweis, dass die Ziele der übergeordneten Planungen hier falsch interpretiert wurden.

Die Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption wurde 2004 erarbeitet. Auch wird hier dargestellt, dass die Verfügbarkeit der Flächen noch nicht gegeben ist. Es handelt sich daher auf dieser Grundlage noch um eine Zieldarstellung, die näher zu konkretisieren ist.

Auch das Planwerk Innenstadt wurde seit 1999 kontinuierlich verwaltungsintern überprüft und aktualisiert. Neue Projekte und räumliche Konzepte wurden einbezogen, so ist eine straßenbegleitende dichte geschlossene Bebauung östlich der Flottwellstraße seit 2003 Bestandteil des Planwerkes Innenstadt, das mittlerweile durch das Planwerk Innere Stadt (Stand 2011) abgelöst wurde.

Der Notenwechsel wurde durch die Vereinbarungen, die zum Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecksgeländes führten, obsolet. Zum Rahmenvertrag wurden im Vorfeld einer konkreten Parkplanung Ausgleichsflächen zugeordnet, um sicher zu stellen, dass

keine Doppelnutzung erfolgt. Es wurden auf der Fläche des Gleisdreiecks sowohl die erforderlichen Ausgleichsflächen für die Entwicklung des Potsdamer Platzes und Leipziger Platzes (16 ha) als auch weitere Ausgleichsflächen für die Entwicklung der Baufelder nachgewiesen. Durch das Verfahren zum Teilbebauungsplan VI-140a für den Gleisdreieckspark erfolgt die Sicherung der Ausgleichsflächen für den Potsdamer Platz und Leipziger Platz. Dies ist allerdings nicht Inhalt dieses Bebauungsplanes.

Einstufung des Geltungsbereichs als Innenbereich nach § 34 BauGB

Das Gebiet sei ebenso wie das des Möckernkiezes als Außenbereich nach § 35 BauGB zu sehen und entsprechend in der Planung zu beurteilen. Dafür spräche, dass das Gebiet bisher nur als Bahngelände genutzt wurde, vor der umliegenden Bebauung entstand und durch die Aufschüttung des Geländes klar von der Umgebung abgegrenzt sei.

Es läge keine Innenentwicklung vor. Innenentwicklung sei nicht die Bebauung der Ränder innerstädtischer Freiflächen.

Vielmehr ist der § 35 des BauGB anzuwenden, da die gesamte Bahnfläche vor der Nutzung als Güterbahnhof niemals bebaut war, sondern vor den Toren Berlins bis etwa 1870 als Ackerland genutzt wurde, also als „reine Natur“. Das Gelände war selbst in seinem bahntechnisch größten Ausbau 1944 nur mit Gleisen, nie aber mit Gebäuden bebaut.

Das Eisenbahnsondernutzungsrecht mache die Rechtslage weniger eindeutig als es scheine.

Abwägung

Bereits im Vorfeld erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände insbesondere zwischen Bezirk und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Danach ist das Gebiet südlich des Schöneberger Ufers großräumig im Zusammenhang der bebauten Ortsteile zwischen der Bestandsbebauung westlich der Flottwellstraße, dem Baufeld „urbane Mitte“ und der Bebauung östlich der Möckernstraße als Gebiet nach § 34 BauGB einzustufen. Die Einstufung nach § 34 BauGB erfolgt, da das Baugrundstück trotz seiner Größe den Bebauungszusammenhang nicht unterbricht. Dies wird insbesondere durch die auf den angrenzenden Grundstücken vorhandene großräumige Bebauung vermittelt.

Die Begründung (Kap. I 3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB) wird entsprechend ergänzt.

Städtebau

Städtebauliche und architektonische Gestaltung des Vorhabens

Zu klobige und wuchtige „Investorenarchitektur“. Für diese Lage in der Stadt sei eine außergewöhnliche Architektur vorstellbar. Eine Staffelung der Gebäudehöhen zum Park brächte mehr Wohnqualität in die neu zu errichtenden Gebäude wie auch eine höhere Aufenthaltsqualität für den Park.

Das zur grünen Klimaoase erklärte Gleisdreieck werde kasernenartig zugebaut.

Die den Gutachten zu Grunde liegende Skizze zeigt eine Blockrandbebauung mit 5 Seitenflügeln, während der B-Plan einen mäandrierenden Baukörper zeigt. Diese Diskrepanz kennzeichne die Informationspolitik des Auftraggebers gegenüber den Gutachtern.

Eine mäandrierende Baukörpergestaltung sei nicht erkennbar.

Die Entwicklung des Parks sei auch ohne flankierende Bebauung möglich. Eine Begründung, dass nur eine Bebauung das Gleisdreieckgelände in das umgebende Stadtgefüge reintegrieren könne, sei nicht erbracht, sonst wären andere Parks, die an einer öffentlichen Straße heranreichen wie der Tiergarten, die Hasenheide oder das Gleisdreieck entlang der Möckernstraße und keine Randbebauung aufweisen auch nicht integriert.

Abwägung

Die Hinweise zu Städtebau und Architektur werden zur Kenntnis genommen. Das städtebauliche Konzept wurde in einem diskursiven Verfahren entwickelt. Ziel war es, in der innerstädtischen Lage ein dichtes urbanes Quartier zu realisieren. Das hier als Grundlage dienende Konzept überzeugte hinsichtlich der angesprochenen Kritik aus folgenden Gründen:

- Es orientiert sich an dem Umfeld, dem Kiez „Potsdamer Straße“, nicht am Potsdamer Platz.
- Es orientiert sich hinsichtlich Parzellierung und Kubatur an der geplanten Nachbarbebauung
- Es wird eine Stadtkante formuliert, die eine urbane Lösung darstellt und nicht zu kleinteilig ist.
- Zur Flottwellpromenade ist die Bebauung eher geschlossen straßenbegleitend, hat aber partielle Öffnungen/Durchlässe.
- Die Bebauung hat Öffnungen und eine Durchlässigkeit zur Flottwellpromenade soweit sie mit dem Anspruch der Bewohner nach Intimität vereinbar sind.
- Es wird das Motiv des Vorgartens als optische Verbreiterung des Straßenraumes aufgegriffen.
- Zum Park ist die Bebauung durch die Höfe eher offen und damit räumlich verzahnt.
- Es entsteht eine klare Hierarchie zwischen öffentlichen und privaten Bereichen, Zugänge und Park und Privatgärten und halböffentlicher Durchwegung.

Die im Rahmenplan VI-140 ursprünglich anvisierte hohe Dichte von einer Geschoßflächenzahl (GFZ) von 3,5 orientierte sich an der Bebauung des Potsdamer Platzes und hätte demgegenüber eine geschlossene Blockrandbebauung oder eine Hochhausbebauung ermöglicht. Diese Dichte wurde bei der Konkretisierung als überhöht und dem Ort nicht angemessen angesehen. Das vorliegende Vorhaben weist mit einer GFZ von 2,4 nun eine deutlich geringere Dichte auf. Durch die sich zum Park öffnenden Höfe und die Durchlässe wird der Freiraum optisch aufgeweitet.

Die genannten Orte Berlins wie Hasenheide und Tiergarten sind nicht mit der Situation des Gleisdreiecks vergleichbar. Das Gleisdreieck war über Jahrzehnte durch die Nutzung als Bahnanlage und später als Brachfläche abgeschottet. Hinzu kommt die erhöhte Lage durch die Aufschüttung. Die noch vorhandenen hohen Mauern und Zäune sind immer noch Zeugnis dieser Autarkie. Die geplanten Baufelder schaffen einen Übergang zwischen Freifläche und Bebauung und tragen so zur Eingliederung ins Stadtgefüge bei. Dies bedeutet nicht, dass der Park rundherum bebaut werden muss.

Geschossigkeit / Gebäudehöhen und Auswirkung

Der Entwurf der Begründung des B-Plans VI-140h VE ermögliche eine 6-7-geschossige Bebauung, durch die geplante Übernahme der Geschossigkeit der Umgebung werde die Geschossigkeit auf 6 Vollgeschosse begrenzt. Im Gegensatz dazu reize die jetzige Planung diese Höhe mit 7 Vollgeschossen plus Staffelgeschoss die zulässige Geschossigkeit voll aus. Angesichts der Vorhaben auf der westlichen Seite der Flottwellstraße, die aktuell i.d.R. alle um ein Geschoss niedriger sind, wird angeregt, die Geschossigkeit im B-Plan auf 6 Vollgeschosse zu begrenzen.

Einspruch gegen die festgesetzte Traufhöhe von 56,70 m (inkl. Staffelgeschoss 60,20 m). Dadurch würden die Grundstücke auf der Westseite der Flottwellstraße um gut 1 m überragt werden und dadurch benachteiligt, da Licht- und Sonneneinfall entzogen und Sichtbeziehungen beeinträchtigt würden.

Die Beeinträchtigung der Nachbarn auf der westlichen Seite der Flottwellstraße sollten dadurch ausgeglichen werden, dass die Baugrenze des Vorhabens zur Flottwellstraße um mehr als die 5 m Abstand zurückgezogen wird.

Die Bebauung der westlichen Straßenseite werde vor allem von Baugruppen durchgeführt, die bei der Errichtung ihrer Wohngebäude ein erheblich höheres finanzielles Risiko eingehen als die Immobilienentwickler auf der Ostseite der Straße. Daher sei es bedenklich, wenn bürgerliches Engagement zur Aufwertung von Problemkiezen nicht gewürdigt würde, während Investoren bevorteilt würden, indem ihnen eine höhere Bebauung zugestanden werde.

Durch die gegenüber liegende, hohe Bebauung und die Fällung von Straßenräumen erhöhe sich die Sonneneinstrahlung im Sommer und führe aufgrund der großen Fensterflächen zu höheren Temperaturen im Gebäude (Flottwellstraße 2). Im Winter wird weniger direkte Sonneneinstrahlung erwartet und dementsprechend höhere Heizkosten und ein erhöhter CO₂-Ausstoß.

Abwägung

Die Geschossigkeit wird nicht festgesetzt, ergibt sich aber aus der Geschossfläche, die auf 6 Vollgeschossen basieren. Das Vorhaben sieht allerdings ein zusätzliches Sockelgeschoss und ein Staffelgeschoss vor, die nicht die Bedingungen eines Vollgeschosses gemäß der Bauordnung Berlin erfüllen. Auch bei einer Ausweisung von 6 Vollgeschossen wäre dies möglich. Da die Geschosse unterschiedliche Höhen aufweisen können, ist dies nicht der Maßstab für die tatsächliche Höhe eines Gebäudes. Diese wird durch die Traufhöhen und Oberkanten beschrieben.

Die Bebauung im Geltungsbereich weist eine berlintypische Traufhöhe von 22 m (hier 56,70 m ü. NHN) auf. Somit orientiert sich die Höhe der Gebäude an der umgebenden Bebauung des westlich angrenzenden Stadtgebietes und der direkten Nachbarschaft und nicht mehr wie im Rahmenplan VI-140 -an die Gebäudehöhen des Potsdamer Platzes. Das umgebende Gebiet weist eine heterogene Baustruktur und unterschiedliche Gebäudehöhen auf. Die Höhe der umliegenden Gebäude wurde im Jahr 2008 exemplarisch ermittelt (Zech und Ruth) und liegt z.B. in der Lützowstraße Nr. 3-5 bei 55,70 – Oberkante 58,85 m ü. NHN, Lützowstraße Nr. 105 bei 60,85-78,0 m ü. NHN. Die geplanten und zum Teil realisierten Gebäude westlich der Flottwellstraße weisen ebenfalls unterschiedliche Gebäudehöhen auf. Das niedrigste Gebäude ist die Flottwellstraße 8 / Lützowstraße 113 mit einer Oberkante von 20,70 m (55,70 m ü NHN), die höchsten Gebäude Flottwellstraße 14-18 / Pohlstraße 2-4 mit einer Oberkante des Staffelgeschosses von 23,39 m (58,84 m ü NHN) und Lützowstraße 1 mit 25,0 m (59,47 m ü NHN). Flottwellstraße 2 hat eine Oberkante 22,95 m (56,95 m NHN). Es wurde bereits eine Vorgartenzone vorgesehen, um den Straßenraum optisch aufzuweiten. Die bauliche Dichte wurde deutlich reduziert. Die Abstandsflächen zu den gegenüberliegenden Gebäuden (Straßenmitte) werden eingehalten, so dass kein Nachteil erkennbar und kein Anspruch für die Nachbarn abgeleitet werden kann.

Für die westliche Straßenseite der Flottwellstraße ist der Bezirk Mitte zuständig, die Baugenehmigungen basieren auf der dort vorzufindenden planungsrechtlichen Situation. Durch die Aufstellung des Bebauungsplanes VI-140 h VE können die Festsetzungen auf das städtebaulich begründete Vorhaben abgezielt werden. Das Vorhaben liegt somit hinsichtlich der Oberkanten ca. 0,7 - 1,35 m höher als die Gebäude an der Lützowstraße 1 und der Flottwellstraße 14-18 / Pohlstraße 2-4 im Bezirk Mitte.

Die Flottwellstraße 2 liegt zu weit vom Gebiet entfernt, um von der Höhe des Vorhabens VI-140h VE berührt zu sein.

Begründung (Kap. II 8.2.3 Höhe baulicher Anlagen) wird entsprechend ergänzt.

Qualität des Wohnumfeldes

Die Gegend verliere durch die neue Bebauung ihr „Schmuddelimage“.

Durch die Verschattung des Parks bereits ab dem frühen Nachmittag verschlechtere sich die Qualität des Wohnumfeldes. Das Wohnumfeld werde sich verschlechtern.

Abwägung

Das Gebiet beidseitig der Flottwellstraße ist gerade erst in der Entwicklung begriffen. Der Westpark, existiert noch nicht. Eine Aufwertung und Qualität des Wohnumfeldes entsteht

mit der Gesamtentwicklung. Ohne die Baufelder u.a. Flottwellstraße–Mitte würde der Gleisdreieckpark, dessen künftige Nähe eine Qualität darstellt, in dieser Größenordnung und ggf. in dieser Lage nicht finanziert werden können.

Der Gleisdreieckpark muss in seiner Gesamtheit von 30 ha gesehen werden. Die Breite eines Teils des Parks kann nicht als alleiniger Maßstab der Qualität betrachtet werden.

Die Bebauung wird aufgrund der städtebaulichen Orientierung, der Größe des Gesamtparks sowie der unterschiedlichen Sonnenstände nicht zu einer Verschattung führen, die die Aufenthaltsqualität dauerhaft und über das gesamte Jahr gesehen einschränkt. Nach der Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das Vorhaben sind im Hochsommer sind großflächige Verschattungen erst gegen 20 Uhr zu erwarten, im Frühjahr/Herbst ab 17 Uhr und im Winter ab ca. 15 Uhr.

Da gemäß § 34 BauGB eine Blockrandbebauung mit bis zu 20 m hohen Gebäuden zulässig wäre, stellt das Vorhaben hinsichtlich der Verschattung des Teils des Parks keine Verschlechterung dar.

Die Begründung wird in Kap. II 6.2.3.1.1 Erholungsfunktion ergänzt.

Gestaltung des öffentlichen Raumes

Es werden diverse Vorschläge und Forderungen eingebracht, die bei der Ausführung des Vorhabens berücksichtigt werden sollten. Dies betrifft die Aufenthaltsqualität im öffentlichen und privaten Raum, Gestaltung der Außenanlagen, Möblierung, Fassadengestaltung, Umsetzung von Nutzungen wie Nahversorgung und Dienstleistungen in der Erdgeschossenebene, Schaffung von gemeinschaftlich nutzbaren Flächen, Herstellung und Offenhaltung von Wegebeziehungen, Erhalt von Sportmöglichkeiten in der Lützowstraße sowie Maßnahmen zur Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, betreffen aber nur bedingt das Bebauungsplanverfahren und das Gebiet selbst. Die zulässigen Nutzungen ermöglichen eine gewerbliche Nutzung in den Erdgeschossen. Die öffentliche Durchwegung zum künftigen Westpark nördlich und südlich angrenzend bleibt erhalten. Es wurde ein Freiflächenkonzept für den privaten Freiraum erarbeitet, das Anlage zum Durchführungsvertrag wird.

Die Gestaltung der Flottwellstraße ist ein bezirksübergreifendes Thema das unter Mitwirkung aller Anlieger der Flottwellstraße gelöst werden muss. Der Vorhabenträger greift die Vorschläge zur qualitativen Steigerung der Erschließung auf und ist diesbezüglich an das Tiefbauamt des BA Mitte (1. Termin 23.07.2012) herangetreten. Es wurde vereinbart, dass durch das Tiefbauamt Termine mit den Investoren und dem Quartiersmanagement in die Wege geleitet werden. Ziel soll es sein, die künftigen Anforderungen an die Flottwellstraße zu definieren, um in diesem Jahr noch ein entsprechendes Gutachten mit Lösungsvorschlägen zu erhalten. So soll eine Regelung zwischen dem BA Mitte und dem Vorhabenträger erfolgen.

Sicherung von bezahlbarem Wohnraum

Es wird durch die Aufwertung der Wohnqualität (momentan noch einfache Lage) befürchtet, dass die Mieten steigen. Eine Ermittlung der Mietstruktur solle erfolgen und aufgrund dieser dann entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, um zu verhindern, dass Verdrängungseffekte auftreten. Dabei solle auf die Wohnungsbaugesellschaften eingewirkt werden, so dass Mieterhöhungen abgewendet werden können, gleichzeitig wird die Aufstellung einer Milieuschutzsatzung für das Gebiet gefordert.

Starke Mietpreissteigerungen und Verdrängungseffekte könnten zu einer Ablehnung des Parks bei Teilen der benachbarten Bevölkerung führen und einer geplanten Integration des Gleisdreiecksgeländes in die Stadt zuwider laufen.

Die soziokulturelle Anwohnerschaft werde zerstört, begonnene Gentrifizierung weiter zunehmen.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Westlich der Flottwellstraße liegt die Zuständigkeit beim Bezirk Mitte. Der Erhalt und die Schaffung kostengünstigen Wohnraums kann nicht auf Bezirksebene gelöst werden. Hier bedarf es einer gesamtstädtischen Strategie. Aufgrund des Nachfragedrucks nach Wohnungen innerhalb des S-Bahnringes, ist Wohnungsneubau erforderlich. Ein Verzicht auf Neubauten würde den Druck auf die Bestände ebenfalls erhöhen.

Heranrücken der Wohnbebauung an das Parkhaus

Der B-Plan VI-140 sehe im Gegensatz zum VI-140h VE eine Gebietstypenfestsetzung als Kerngebiet (MK) bzw. Mischgebiet (MI) vor. Das jetzige Vorhaben entspräche aber einer Wohngebietsnutzung, welches keine Nutzungen ermöglicht, die in einem Kern- oder Mischgebiet zulässig seien. Dadurch sei die zukünftige Entwicklung gewerblicher Nutzung im direkten Umfeld bedroht, da der Betrieb aus immissionsschutzrechtlichen Gründen unverhältnismäßig eingeschränkt werden müsste. Die Interessen des Grundstücksbesitzers des Flurstücks 3388 (Schöneberger Ufer 5, 10785 Berlin) seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Es drohe eine Wertminderung des Eigentums. Der Eigentümer behält sich die Geltendmachung seiner Rechte in diesem Zusammenhang ausdrücklich vor. Evtl. entstehende Lärmkonflikte zwischen der Wohnnutzung und der Gewerbenutzung könnten aufgrund einer nicht vorhandenen Gebietstypenkategorisierung nach BauNVO nicht näher eingeschätzt werden.

Abwägung:

Für das Parkhaus "Am Gleisdreieck" wurde beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg ein Bauantrag zum Bauvorhaben "greenBox" auf und im Parkhaus am Gleisdreieck eingereicht. Danach soll auf und in das bestehende Parkhaus eine multifunktionale Veranstaltungshalle für Messen, Ausstellungen, Seminare usw. (nicht jedoch für Konzerte) auf drei verschiedenen Ebenen mit Platz für bis zu 2.800 Besucher gebaut werden. Aus den eingereichten Unterlagen (Betriebs- und Baubeschreibung und Gutachten Prognose zu den Lärmimmissionen, Stand 06.08.2012) geht hervor, dass die zu erwartenden Lärmimmissionen mit der heranrückenden Wohnbebauung verträglich sind. (Stellungnahme ALB 09.08.2012 als Ergänzung des Lärmgutachten (Februar 2012). Die angestrebte neue Nutzung und deren zeitliche Beschränkung verursachen keine relevanten Schallimmissionen auf die umliegende und die heranrückende Wohnbebauung.

Die Frage, ob die bestehende Nutzung als Parkhaus eingeschränkt wird, wurde ebenfalls gutachterlich in einer ergänzenden Stellungnahme (vom 09.08.2012) zur schalltechnischen Untersuchung eingeschätzt. Danach ist auch hinsichtlich der Bestandsnutzung als Parkhaus keine Beschränkung zu erwarten. Die planungsrechtliche Einstufung des Parkhausgrundstückes als Mischgebiet, die vorhandene Wohnnutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft des Parkhauses, die Öffnungszeiten und Frequentierung zur Nachtzeit erlauben den Rückschluss, dass die im Bau Feld Mitte an der Flottwellstraße geplanten Wohnnutzungen aus Lärmschutzsicht nicht zu Einschränkungen in der Nutzung des Parkhauses führen.

Wertminderungen des Grundstückes Schöneberger Ufer 5, die so erheblich sind, dass die Planung unverhältnismäßig sein könnte, sind nicht ersichtlich. Dass das Grundstück Schöneberger Ufer 5 nicht mehr rentierlich genutzt werden kann, ist ebenfalls nicht erkennbar.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan setzt Wohngebäude fest. Diese entsprechen dem Schutzstatus eines allgemeinen Wohngebietes.

Wertminderung des Eigentums in der Flottwellstraße 2

Mitentscheidend für den Kauf der Wohnung in der Flottwellstraße 2 war der direkte Parkanschluss, der aus dem Flächennutzungsplan und dem Landschaftsprogramm abgeleitet wurde. Das Vorhaben bedrohe den Werterhalt des Eigentums. Entweder werde es in den kritisierten Punkten nachgebessert oder es solle auf die Planung verzichtet werden.

Abwägung

Das Vorhaben liegt südlich der Flottwellstraße 2 und berührt dieses nicht. Der Flächennutzungsplan ist nicht parzellen- und detailscharf und daher nicht geeignet, alleine daraus Kaufentscheidungen abzuleiten. Das LaPro ist seit 1994 nicht aktualisiert worden. Die Absichten, das Gebiet zu bebauen wurde seit 2006 in mehreren öffentlichen Informationsveranstaltungen erörtert. Wertminderungen dieses Grundstückes, die so erheblich sind, dass die Planung unverhältnismäßig sein könnte, sind nicht ersichtlich. Dass das Grundstück Flottwellstraße 2 nicht mehr rentierlich oder angemessen genutzt werden kann, ist ebenfalls nicht erkennbar.

Durch das Vorhaben und die Gesamtentwicklung erfährt das Gebiet, das bisher den Ruf einer „Schmuddelecke“ (Einwender Nr. 2) habe, eine deutliche Aufwertung. Ohne die Baufelder u.a. Flottwellstraße-Mitte würde der Gleisdreieckpark, dessen künftige Nähe eine Qualität darstellt, in dieser Größenordnung und ggf. in dieser Lage nicht finanziert werden können. Durch die Öffnungen der geplanten Bebauung und die öffentlichen Zugänge ist ein direkter fußläufiger Parkanschluss gegeben. Der unverbaute Blick ist eigentumsrechtlich nicht geschützt. Deshalb tritt das Interesse der Bewohner Flottwellstraße 2 an dem direkten Parkanschluss hinter die, diese Planung tragenden Belange zurück.

Öffentliche Zugänglichkeit/Verknüpfung mit dem Umfeld

Es sollen öffentliche Gehwegrechte im Norden, Mitte und Süden zur Zugänglichkeit des Parks festgesetzt werden.

Eine Verzahnung von privatem und öffentlichem Raum könne dem Plan nicht entnommen werden. Durch die Bebauung werde die Verknüpfung des Parks mit den westlich gelegenen Stadtquartieren wesentlich erschwert. Es bestehe kein Zugang und Bezug mehr zum Park.

Auf dem südlichen Baufeld könnte der Zugang zwischen Pohl- und Kurfürstenstraße wesentlich einfacher erfolgen, als über die geplante Tiefgarageneinfahrt eines privaten Grundstückes.

Abwägung

Das Parkkonzept für den Westpark sieht jeweils in Verlängerung der öffentlichen Straßen Lützow- und Pohlstraße im Norden und Süden an das Gebiet angrenzend einen öffentlichen, barrierefreien Parkzugang vor. Somit ist der Park ausreichend erschlossen. Es besteht kein zwingendes öffentliches Interesse an einer weiteren öffentlichen Durchwegung durch die Baufelder. Der Vorhabenträger macht vielmehr ein freiwilliges zusätzliches Angebot. Die Zuwegungen sind mit der Parkplanung abgestimmt und sind mit dem geplanten Wegesystem des Parks kompatibel.

Im Gegensatz zu einer geschlossenen Gebäudefront stellt die Öffnung der Blöcke eine räumliche Verzahnung dar.

Die Verknüpfung des Parks erfolgt durch die öffentlichen Zugänge in Verlängerung der öffentlichen Straßen in den Park. Das südliche Baufeld zwischen Pohl- und Kurfürstenstraße ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.

Eingriff/Ausgleich/Ökologie

Bewertung der Auswirkung bei Durchführung der Planung

Die Auswirkungen der Planung werden lediglich mit der vorherigen Nutzung als Golfplatz verglichen.

Alle Lebensraumfunktionen der Arten gingen durch die Planung verloren. Es sei unklar, ob der Park überhaupt ausreichende Lebensräume für die vorhandenen Arten vorsehe, so dass die Gefahr bestünde, dass diese Lebensräume bereits von anderen Arten belegt seien.

Vermeidungen der Umweltauswirkungen können nicht erkannt werden.

Minimierungsmaßnahmen könnten durch zusätzliche ökologische Festsetzungen erweitert werden.

Der Biotopverbund werde irreparabel zerstört.

Abwägung

Die angesprochene Entwertung des Planungsgebietes erfolgte nicht durch die Zwischenutzung als Golfplatz, sondern durch die Baulogistiknutzung des Potsdamer Platzes. Zwischen dem Eingriff, der nun durch den Bebauungsplan vorbereitet wird und der Entwertung durch Baulogistiknutzung des Potsdamer Platzes besteht kein Zusammenhang.

Da der Park erst neu gebaut wird, kann eine „Belegung“ durch Arten noch nicht erfolgt sein. Im Rahmen des Umweltberichts wurde dargestellt, dass im Planungsgebiet bis auf den Gehölzstreifen die Lebensraumfunktion bereits stark eingeschränkt ist. Es sind nur Ubiquisten zu vermuten, die keine besonderen Lebensraumansprüche haben und daher auch im Park Lebensraum finden werden.

Das Bundesnaturschutzgesetz kennt nur die Begriffe „vermeiden“ und „ausgleichen“. Es werden daher unter Vermeidungsmaßnahmen auch solche benannt, die zu einer Reduzierung der Beeinträchtigungen führen (Minimierungsmaßnahmen).

Die angesprochene irreparable Zerstörung des Biotopverbundes kann nicht nachvollzogen werden. Die Fläche hat in der derzeitigen Form keine besondere Bedeutung für den Biotopverbund.

Versiegelungsgrad

Durch das Vorhaben werden im Gegensatz zur vorherigen Zwischennutzung als Golfplatz 8.312 m² (80%) neu versiegelt. Eine Versiegelung von 80 % sei zu hoch und könne nicht als Begrenzung bezeichnet werden. Der Bodenaustausch auf 20 % des Geltungsbereiches stelle keine Verbesserung dar, wenn gleichzeitig 80 % versiegelt würden.

Der Wegeaufbau solle aus einem Wasser- und Luftdurchlässigen Belag hergestellt werden.

Abwägung

Der Sachverhalt ist hier falsch und verkürzt wiedergegeben. Im Umweltbericht heißt es, dass die Planung aufgrund der Versiegelung zu erheblichen Beeinträchtigungen bezogen auf dieses Schutzgut führt. Im Rahmen der Umweltprüfung sind aber auch positive Entwicklungen darzustellen. Daher wurde auch der Bodenaustausch erwähnt, der zu einer qualitativen Aufwertung führt. Die Beeinträchtigungen bleiben jedoch erheblich.

Der Aspekt der Nachhaltigkeit wird hier eindimensional beleuchtet. Es ist nachhaltig, wenn gestörte Standorte, und eine ehem. Bahnfläche ist ein gestörter Standort, zur Bebauung genutzt werden anstatt z.B. auf grüner Wiese zu bauen. Die Planung steht vor dem Grundsatz Innen- vor Außenentwicklung. Auch ist eine dichte Bebauung z.B. nachhaltiger als eine lockere Einfamilienhausbebauung, die viel mehr Fläche in Anspruch nehmen würde.

Es liegt ein Freiraumkonzept vor, das sowohl gebundene als ungebundene Wege vorsieht.

Ausgleich/Kompensation

Die Kompensationsberechnung sei falsch, da das Gebiet nicht dem Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet werden könne. Anstelle von 519 m² seien 8.312 m² Versiegelung ausgleichspflichtig. Diese müsse außerhalb der Sammelausgleichsfläche im Westpark des Gleisdreiecks erfolgen. Es sei nicht erklärbar, dass die Versiegelung einer Fläche durch Maßnahmen mit Aufwertungsschwerpunkt in der Erholungsfunktion ausgeglichen werde.

Vermeidungsmaßnahmen in Bezug auf das Schutzgut Landschaftsbild würden nur behauptet, aber nicht näher ausgeführt.

Das verbal-argumentative Verfahren der Eingriffsbewertung sei bei Verfahren dieser Größenordnung nicht angemessen.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausgleich seien unqualifiziert.

Die Ausgleichsfläche sei durch die Unterbauung mit dem Nord-Süd-Tunnel nicht als Versickerungsfläche geeignet und könne damit nicht die hohe Versiegelung auf dem Baufeld ausgleichen.

Die nach Durchführung der Minderungsmaßnahmen verbleibenden Beeinträchtigungen seien nicht nachvollziehbar, bzw. dargelegt.

Insgesamt sei die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung nicht nachvollziehbar, bzw. nicht vorhanden.

Die Anlage eines Parks stellt per se keine Ausgleichsmaßnahme dar.

Abwägung

Bereits im Vorfeld erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreieckgelände insbesondere zwischen Bezirk und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Danach ist das Gebiet südlich des Schöneberger Ufers großräumig im Zusammenhang der bebauten Ortsteile zwischen der Bestandsbebauung westlich der Flottwellstraße, dem Baufeld „urbane Mitte“ und der Bebauung östlich der Möckernstraße als Gebiet nach § 34 BauGB einzustufen. Die Einstufung nach § 34 BauGB erfolgt, da das Baugrundstück trotz seiner Größe den Bebauungszusammenhang nicht unterbricht. Dies wird insbesondere durch die auf den angrenzenden Grundstücken vorhandene, großräumige Bebauung vermittelt.

Die Begründung (Kap. I 3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB) wird entsprechend ergänzt.

Im Rahmen des städtebaulichen Vertrags zwischen dem Land Berlin und der Vivico (heute CA Immo Deutschland GmbH) wurden Flächen definiert, die für den Ausgleich der Baumaßnahmen am Potsdamer Platz und der Deutschen Bahn zur Verfügung stehen und solchen die für den Ausgleich der Eingriffe aus den Baufeldern dienen sollen.

Im Rahmen der Eingriffsbilanzierung und –bewertung ist der Eingriff in Natur und Landschaft zu beschreiben und zu bewerten. Das Bundesnaturschutzgesetz und das Berliner Naturschutzgesetz geben keine Vorgaben, dass diese Bilanzierung in rechnerischer Form und anhand eines standardisierten Verfahrens erfolgen muss. In Brandenburg wird nur eine verbal-argumentative Bewertung vorgenommen. Eine verbal-argumentative Beschreibung wird von vielen Experten sogar als die fachlich korrekte Herangehensweise angesehen.

Das ausführliche Verfahren wurde in dem Planfall begründet nicht angewendet. Hintergrund ist, dass es fachlich geboten ist, die gleiche Methode zur Ermittlung des Eingriffs anzuwenden, wie zur Beurteilung der Ausgleichsfläche. Erst so lässt sich nachvollziehbar darlegen, wie der ermittelte Eingriff auch ausgeglichen werden kann. Die Umrechnung der ermittelten Wertpunkte nach dem Berliner Verfahren in Geld wäre sonst das gleiche wie die Umrechnung der Neuversiegelung in einen Geldwert. Bei der planexternen Ausgleichsfläche handelt es sich um eine Sammelausgleichsfläche. Das heißt der gesamte Park wird aus den Ausgleichsgeldern des Potsdamer Platzes und der gesamten Baufelder um den Park bezahlt. Der Rahmenvertrag regelt, dass sich der Ausgleich nach durchschnittlichen Parkkosten des Ostparks, der bereits realisiert wurde zu bemessen hat. Es bedarf daher einer flächenhaften Umrechnung, wie viel Park für das Baufeld Flottwell-Mitte hergestellt werden soll. Hierfür dient die Versiegelungsbilanz. Die fachliche Bewertung erfolgt verbal-argumentativ. Die Schaffung eines Quadratmeter Parks für einen Quadratmeter versiegelte Fläche wird als angemessen erachtet.

Um diesen Aspekt des Verbrauchs transparent darzustellen, werden allen Bebauungsplänen Quadratmeter im Park zugeordnet. Dadurch kann es nicht zu einer Doppelbelegung kommen.

Im Rahmen der Eingriffsregelung in einem Bauleitplan ist kein vollständiger Ausgleich erforderlich. Grundlage ist die sog. Verhältnismäßigkeit, die aus der Gesamtschau aller erforderlichen Leistungen entsteht.

Maßgebliche Beurteilungsgrundlage ist hier das Baugesetzbuch, das keinen Unterschied zwischen Ausgleich und Ersatz macht.

Das Schutzgut Tiere und Pflanzen ist eines von fünf Schutzgütern, die im Rahmen der Eingriffsregelung zu behandeln sind. Ein gleichartiger planexterner Ausgleich also insbesondere für die verloren gehenden Bodenfunktionen ist nicht im unmittelbaren räumlichen Zusammenhang oder im Bezirk möglich. Durch den Rahmenvertrag besteht wie oben ausgeführt die Verpflichtung, den Ausgleich der Baufelder in den Park auf dem Gleisdreieck zu lenken. Die Parkplanung muss dabei im Gesamtzusammenhang gesehen werden. Zu einem Park gehören auch intensiv genutzte Flächen sowie Infrastruktur.

Im Umweltbericht sind als Vermeidungsmaßnahmen für das Schutzgut Landschaftsbild die Einhaltung der ortstypischen Gebäudehöhen und die gärtnerische Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen benannt.

Die Begründung (Kap. I 3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB, Kap. II 6.2.3.3.1, Kap. II 6.3.1.3) wird ergänzt.

Biotop- und Artenschutz

Die Bedeutsamkeit des Gebiets für den innerstädtischen Biotopverbund wird nicht behandelt.

Die Zwischennutzung als Golfplatz sei als Ausgangsbasis für den Umweltbericht nicht brauchbar, da durch diese Nutzung die ökologische Vielfalt auf einem planfestgestellten Bahngelände stark verarmt sei. Das brachliegende Bahngelände sei als Ausgangspunkt zu nutzen.

Aussagen über das LaPro im Bebauungsplan seien falsch. Es gelten die Anforderungen an Grün- und Freiflächen bzgl. Biotop- und Artenschutz. Für das Untersuchungsgebiet des Umweltberichtes seien die Anforderungen des LaPro hinsichtlich „Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtliche Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen“ anzunehmen. Ebenso sei für das Schutzgut „Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt“ eine Ausweitung des Untersuchungsgebietes nach Norden und Osten erforderlich.

Die Bedeutung des Gehölzstreifens am Rand der ehemaligen Gleisanlagen werde von der Planung nicht berücksichtigt.

Abwägung

Die Fläche hat aufgrund der Baulogistiknutzung und der Zwischennutzung als Golfplatz nur noch untergeordnete Bedeutung für den Biotopverbund. Dem Gehölzstreifen ist keine besondere Bedeutung für den Biotopverbund beizumessen. Die Wertigkeit des Gehölzstreifens als Lebensraum wurde dargestellt und der Verlust entsprechend bewertet. Ein Erhalt ist aufgrund von erforderlichen Geländeangleichungen jedoch nicht möglich.

Maßgeblicher Zeitpunkt für die Bestandsbeschreibung ist der aktuelle Zustand und nicht der Zustand zum Zeitpunkt der Golfplatznutzung. Darauf wird nur Bezug genommen um darzustellen, dass sich das Planungsgebiet aufgrund vorangegangener Nutzungen bereits weitgehend in seiner Qualität beeinträchtigt wurde. Aufgrund der Widersprüche zwischen FNP und LaPro wurden nur die Ziele des LaPro benannt, die auch bei einer baulichen Entwicklung wie im FNP dargestellt, relevant sein können. Eine Ausweitung des Untersuchungsraumes nach Norden und Osten ist nicht sinnvoll. Diese Flächen befinden sich gerade in einer vollständigen Umstrukturierung durch die Anlage des Westparks.

Klimaschutz / Klimagutachten

Die Fläche wird im STEP Klima als Frei- und Grünfläche dargestellt. Durch die Bebauung wird der angrenzende Park, der als Grün- und Freifläche von mittlerer bis hoher stadtklimatischer Bedeutung dargestellt wird, in seiner Größe beschnitten. Dadurch verschlechtert sich das Klima in den kritisch gesehenen umliegenden Bereichen. Das Fazit des Umweltberichtes an dieser Stelle, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Stadtklimas zu erwarten seien, sei nicht fachkundig.

Die Einschätzung des Klimagutachtens, dass aufgrund der kleinräumigen Wirkung der Planung keine erheblichen Auswirkungen auftreten können, erscheine unangemessen.

Es wird auf die Zunahme der Temperaturen im Bereich der Gebäude um bis zu 2,7°C hingewiesen.

Die Windgeschwindigkeiten werden durch die Bebauung im Umfeld abnehmen, in Gebäudenähe können sie zunehmen und es können Düseneffekte auftreten.

Der Kaltluftvolumenstrom nehme durch die Bebauung laut Klimaschutzgutachten ab.

Die positiven bioklimatischen Bedingungen können nur für das Vorhabengebiet selbst gelten. Für die westliche gelegene Bebauung verschlechtere sich die Situation.

Der Hinweis auf die schwerwiegenden klimatischen Veränderungen auf der Westseite der Flottwellstraße sei wenig hilfreich. Diese Bebauung sei im Gegensatz zum jetzigen Vorhaben bereits seit Jahrzehnten beabsichtigt und geplant. Aus diesem Grunde seien die Flächen auf der Ostseite der Flottwellstraße auch als Grünfläche in der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption ausgewiesen worden.

Die Baufelder „Möckernkiez“, „Yorckdreieck“ und „Urbane Mitte“ seien im Gegensatz zu benachbarten Baufeldern an der Flottwellstraße nicht in die Szenarien zur Entwicklung der Windgeschwindigkeit aufgenommen worden. Dies sei unverständlich.

Dem Gutachten fehle eine Einordnung des Gebietes in den gesamtstädtischen Zusammenhang, da die Bebauung in einem bedeutsamen Raum liege.

Es bestehe die Gefahr, dass sich der Wärmering um die Berliner Innenstadt schließe. Aus diesem Grund müsste das Gleisdreieck von jeglicher Bebauung freigehalten werden. Damit werde mit der vorliegenden Planung gegen die Festsetzungen der Bebauungspläne zum Potsdamer/Leipziger Platz verstoßen.

Es bestünde die Gefahr der Nichterreichung der Klimaschutzziele (gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Hitzebelastungen vermeiden, Schäden durch klimawandelbedingten Extremereignisse zu minimieren und Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in Natur- und Freiräumen zu sichern).

Erhalt der Frischluftschneise vom Stadtzentrum zum südlichen Stadtrand, wie im Umweltgutachten zu den B-Plänen Potsdamer und Leipziger Platz vorgeschlagen.

Klima- und Windschneisenentwicklung werden beeinträchtigt oder nachhaltig zerstört.

Abwägung

Die Bewertung des Schutzgutes Klima/Luft im Rahmen der Umweltprüfung stützt sich auf das Fachgutachten Stadtklima, das eigens für die Planung erstellt wurde. Im Rahmen des Fachgutachtens werden auch die bioklimatischen Belastungen untersucht. Es wird deutlich, dass die Planung zwar zu Veränderungen führt, dass diese aber als nicht erheblich einzuschätzen sind.

Durch die im Bestand vorhandene Komfortsituation wirkt sich die Planung nicht gravierend aus.

Jede bauliche Veränderung im Bereich von Frei- und Brachflächen stellt eine Beeinflussung dar. Im Rahmen der städtebaulichen Planungen muss daher mittels Fachgutachten beurteilt werden, in wieweit diese Funktionen beeinträchtigt werden und ob deren Wirksamkeit grundsätzlich erhalten bleibt. Zu den Einwänden nimmt das Fachgutachten wie folgt Stellung:

Es wird festgestellt, dass sich innerhalb des für die Bebauung vorgesehenen Areal die bioklimatische Situation zwangsläufig verschlechtert, da es sich hier um eine im Istzustand unbebaute Fläche handelt. Entscheidend ist dabei allerdings die Frage, wie sich diese Baumaßnahme auf den Bestand auswirkt.

Die klimatische Wohlfahrtswirkung des Gleisdreiecks bleibt auch nach einer Bebauung des Randbereiches entlang der Flottwellstraße auf einem klimaökologisch wirksamen Niveau, selbst wenn gegenüber dem Ausgangszustand eine Beeinflussung im Nahbereich durch die Gesamtheit der geplanten Baukörper zu beobachten ist. Da diese Einwirkung rasch abklingt, wird der Bestand durch die Planung kaum beeinflusst.

Beurteilungsgrundlage der bioklimatischen Situation ist der Bewertungsindex PMV (Predicted Mean Vote; vgl. FANGER 1972) als dimensionsloses Maß für die Wärmebelastung.

Dieser basiert auf der Wärmebilanzgleichung des menschlichen Körpers und gibt den Grad der Unbehaglichkeit bzw. Behaglichkeit als mittlere subjektive Beurteilung einer größeren Anzahl von Menschen wieder. Bei der Berechnung des PMV-Wertes gehen als wichtigste meteorologische Eingangsgrößen die Lufttemperatur, die Windgeschwindigkeit, der Dampfdruck und die Strahlungstemperatur am Aufenthaltsort ein. Der PMV-Wert ist ein sehr aussagekräftiger Parameter, da eine Vielzahl meteorologischer Einflussgrößen eingehen. Damit wurde derselbe Bewertungsparameter herangezogen, wie dies auch im Stadtentwicklungsplan Klima der Fall ist.

Die lokalklimatische Wirkung der Planungen zeichnet sich sichtbar in den Ergebnissen der Klimamodellierung ab, sie ist allerdings weder erheblich noch dramatisch. Fakt ist, dass sich direkt am Standort eines gebauten Gebäudes die Lufttemperatur und die Windgeschwindigkeit kleinräumig verändern, da dieser im Istzustand unbebaut ist. Der lokale Luftaustausch bleibt auch nach Umsetzung der Bebauung grundsätzlich erhalten.

Die stärkste Zunahme der Lufttemperatur findet im Baufeld Flottwellpromenade statt, welche im Istzustand unbebaut ist. Die Wirkung auf angrenzende Areale ist dabei gering. Wie die Ergebniskarten zeigen, beträgt westlich der Flottwellstraße die Zunahme der Lufttemperatur - direkt an die darüber hinaus geplanten Gebäude angrenzend - zwischen 0,5°C und 1°C. Darüber hinaus beträgt die Zunahme während sommerlicher wolkenloser Hochdruckwetterlagen weniger als 0,5°C. Diese Zunahme ist als unerheblich einzustufen.

Die Kaltluftströmung wird natürlich von den geplanten Baukörpern beeinflusst und es kommt zur Ausprägung eines „Strömungsschattens“, in dem die lokale Abnahme der Strömungsgeschwindigkeit direkt am Standort eines geplanten Gebäudes auch durchaus erheblich sein kann. Der lokale Luftaustausch insgesamt bleibt weiterhin erhalten, so dass die Beeinflussung trotz Abnahme der Reichweite der Kaltluftströmung um 50 m bis 70 m innerhalb von Lützowstraße und Pohlstraße als unerheblich eingestuft werden kann.

Die bioklimatische Situation im Bestand ist westlich der Flottwellstraße bereits im Istzustand auf einem weniger günstigen bis ungünstigem Niveau. Aufgrund des lediglich lokalen Einflusses wird sich die Situation durch die Planungen nicht wesentlich verändern. Eine Erheblichkeit wäre dann gegeben, wenn sich die bioklimatischen Bedingungen über einzelne Rasterzellen hinaus innerhalb eines gesamten Wohnblocks verschlechtern.

Unabhängig davon, ob die über die Flottwellpromenade hinaus vorgesehene Bebauung schon seit Jahrzehnten beabsichtigt ist, ist die Summenwirkung aller Baukörper im Bereich Flottwellstraße berücksichtigt worden. Hinsichtlich der Visualisierung war nur das Baufeld „Mitte“ Gegenstand der Bewertung und Darstellung im Gutachten. Wie die Modellrechnungen zeigen, wird der „Wärmering“ nicht geschlossen. Das Gleisdreieck bleibt als Kaltluftproduktionsfläche erhalten.

Erholungsfunktion/Verschattung des Parks

Entgegen der Einschätzung, die Fläche habe keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge, sei das Vorhabengebiet seit Ende der Baumaßnahmen des Potsdamer Platzes von den Bewohnern der Umgebung als Erholungsraum genutzt worden. Durch die Baumaßnahmen nicht nur an der Flottwellstraße, sondern auch am Gleisdreieck („Urbane Mitte“) direkt gehe wesentliche Fläche für die Erholungsfunktion verloren.

Die reduzierte Parkfläche wird zu einem erheblichen Teil des Tages verschattet sein. In den Vormittagsstunden wird sie von dem östlich vorgelagerten Baufeld „Urbane Mitte“ am U-Bhf. Gleisdreieck verschattet werden. Nördlich an das Baufeld „Urbane Mitte“ schließt sich das Parkhaus Debis an, für das eine Aufstockung geplant ist. Auch hierdurch wird die Parkfläche in den Vormittagsstunden verschattet werden. In den Nachmittagsstunden wird der Park dann durch die geplanten Bauten am westlichen Rand verschattet werden. Eine Verschattungsstudie sei abgelehnt worden.

Es bestehe die Gefahr, dass die Fläche nur noch als den Gebäuden vorgelagerte, halböffentliche Fläche wahrgenommen werde. Die Erholungsfunktion sei durch die starke Konkurrenz von Erholungssuchenden und Durchfahrenden auf den Nord-Süd- und Ost-West-Fahrradrouten stark eingeschränkt, was ein Resultat der geringen Ost-West-Ausdehnung sei.

Der Erholungswert werde durch die Verkleinerung und Verschattung der Fläche stark eingeschränkt.

Abwägung

Eine „wilde“ Nutzung eines eingezäunten Privatgeländes kann nicht als Grundlage herangezogen werden. Maßgeblich ist, welche Nutzung derzeit ordnungsrechtlich erlaubt ist.

Die Planung kann nur im Gesamtzusammenhang mit der Entwicklung auf dem Gleisdreieck gesehen werden. Nur durch die Entwicklung der Baufelder am Rand ist die Umsetzung der Parkfläche möglich. Die Breite eines Teils des Parks kann hier nicht als alleiniger Maßstab der Qualität betrachtet werden.

Die Gestaltung des Parks ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Die freiraumplanerischen Entwürfe zum Baufeld Flottwellstraße Mitte haben sich auch gerade dem Rand zum Park gewidmet. Dabei ist es Ziel diese Kante so zu gestalten, dass eine klare Trennung zwischen öffentlich und privat erfolgt.

Die Bebauung wird aufgrund der städtebaulichen Orientierung, der Größe des Gesamtparks sowie der unterschiedlichen Sonnenstände nicht zu einer Verschattung führen, die die Aufenthaltsqualität dauerhaft und über das gesamte Jahr gesehen einschränkt. Nach der Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das Vorhaben sind im Hochsommer sind großflächige Verschattungen erst gegen 20 Uhr zu erwarten, im Frühjahr/Herbst ab 17 Uhr und im Winter ab ca. 15 Uhr.

Die beabsichtigte Nutzungsänderung des Parkhauses soll sich nach derzeitigem Kenntnisstand innerhalb der vorhandenen Kubatur bewegen.

Landschaftsbild

Das Landschaftsbild werde durch das geplante Vorhaben verändert.

Durch die Bebauung wird der Blick aus dem Park nach Westen und Norden eingeschränkt. Insbesondere in Blickrichtung Norden werde die Erfahrbarkeit des Stadtraumes durch die Verengung von 30 m zwischen Hotel und Debis-Parkhaus erheblich eingeschränkt. Dies widerspreche auch dem Konzept der Sichtbeziehungen, welches sich aus dem städtebaulichen Konzept des Potsdamer/Leipziger Platzes von Hilmer und Sattler ergebe.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Das Landschaftsbild wird durch die Planung verändert, dies wird durch den Umweltbericht anschaulich vermittelt. Es geht jedoch darum, nur die Veränderungen zu erfassen und zu bewerten, die als erheblich bewertet werden. Daher wurde der Schwerpunkt auf die sensiblen Nutzungen gelegt, die sich bereits im unmittelbaren Umfeld befinden. Das sind die direkt angrenzenden Wohnnutzungen, für die eine direkte Veränderung entsteht. Die Bewohner sind dauerhaft durch die Planung betroffen. Diese Einschränkungen sind anders zu bewerten, als die der vorbeifahrenden Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs. Park und Baufeld entstehen gleichzeitig und bedingen einander.

Grünfestsetzungen/Anpflanzgebote

Baumerhalt/-anpflanzungen

Es soll pro 200 m² Grundstücksfläche 1 einheimischer Laubbaum angepflanzt werden.

Der Gehölzstreifen östlich der Flottwellstraße soll erhalten werden, bzw. mindestens in einem 5 m breiten Streifen neu angelegt werden.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die genannte Zielstellung ist nicht mit der Planung vereinbar. Ein heimischer Laubbaum pro 200 m² Grundstücksfläche würde 51 Bäume bedeuten. Diese Bäume sind nicht mit der gewünschten baulichen Dichte an diesem

Standort vereinbar. Der Erhalt des Gehölzstreifens ist nicht möglich, da eine Geländeangleichung erforderlich ist. Die Bebauung soll sich zur Straße hin öffnen, so dass kein neuer Gehölzstreifen entwickelt werden soll.

Baumgutachten

Das Baumgutachten untersucht alle drei geplanten Baufelder an der Flottwellstraße und nicht den Geltungsbereich des B-Plans VI-140h VE allein. Es lassen sich die von Fällung betroffenen Bäume nicht genau ermitteln.

Die Richtigkeit der Ersatzberechnung wird bezweifelt. Für das Gutachten sei ein veralteter Katalog herangezogen worden. Die berechnete Wertminderung entspricht nicht den Wertkategorien der Baumschutzverordnung Berlin. Es seien nicht die Ersatzpflanzungen mit aktuellen Baumschulpreisen vorgesehen worden. Dies sei unzulässig. Ebenso sei ein Zuschlag je Baum nach § 6 Abs. 8 BaumSchVO nicht erfolgt. Die Tabelle auf Seite 8 sei komplett zu aktualisieren.

Die Ersatzberechnung für gefällte Bäume wurde nicht näher erläutert. Es sei nicht nachzuvollziehen, ob, wo und in welcher Weise Ersatz geleistet worden sei. Es sei nicht nachzuvollziehen, dass die als Pflegearbeiten deklarierten Fällungen nicht im Baumgutachten auftauchten, obwohl die Baumstümpfe sichtbar gewesen seien.

Abwägung

Es wurde eine Reihe von Fachgutachten erarbeitet, die die Bebauung an der Flottwellstraße insgesamt untersuchten. Die dem Baumgutachten beigelegten Karten ermöglichen eine räumliche Zuordnung der Bäume. Der Zuschlag doppelter Wert gem. § 6 Abs. 8 BaumSchVO wurde bei der Endsumme berücksichtigt. Das Baumgutachten stellt nur eine erste Begutachtung dar. Im Gutachten heißt es: „Schließlich wurden die Kosten der gesamten Baumrodungen inkl. erforderlicher Ersatzpflanzungen bzw. Ausgleichszahlungen grob ermittelt.“ Ein Antrag auf Fällgenehmigung gemäß § 6 Baumschutzverordnung ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einzureichen. Dann wird auch der Umfang der Ausgleichszahlung ermittelt werden. Auf dieser Grundlage können dann aktuelle Katalogpreise herangezogen werden.

Fassaden- und Dachbegrünung, Anpflanzung auf der Tiefgarage

Es soll eine Fassadenbegrünung festgesetzt werden, die mind. 12 % der Fassadenflächen umfasst.

Die Dächer sollen als Flachdächer ausgebildet und extensiv begrünt werden.

Die Bepflanzung der Tiefgarage soll zu mind. 33 % aus einheimischen Sträucher und Bäumen bestehen.

Abwägung

Für den Entwurf des Baufeld Flottwellstraße Mitte erfolgt eine Fassadengestaltung durch ausgewählte Architekten. Eine Fassadenbegrünung ist hier nicht mit dem gewünschten Vorhaben vereinbar.

Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Das Vorhaben sieht ausschließlich Flachdächer vor. 40 % der Dachflächen werden extensiv begrünt. Unter Berücksichtigung der zugelassenen Staffelgeschosse und einem Anteil von ca. 25 % für Konstruktion oder ggf. technische Aufbauten sind die Dachflächen der Staffelgeschosse zu 90 % zu begrünen und darüber hinaus weitere Flächen der darunterliegenden zurückgestaffelten Flächen herangezogen werden ist. Ein größerer Anteil ist hier nicht realisierbar.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungsplanung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Erdschicht auf der Tiefgarage

Östlich der Straße ist ein ökologisch bedeutsamer, mehrschichtiger Gehölzbestandsstreifen. Dort ist die Anlage von Tiefgaragen geplant. Die als Überdeckung der Tiefgarage anzulegende Erdschicht von 70 cm Höhe ist für Wurzeln größerer Sträucher sowie für Bäume nicht ausreichend. Sie sollte mindestens 100 cm betragen.

Abwägung

Der Gehölzstreifen kann aufgrund von erforderlichen Geländemodellierungen nicht erhalten werden. Die Ausführung der Vegetationsschicht der Tiefgarage mit einer Mindeststärke von 70 cm gewährleistet die erforderliche Bepflanzungsqualität.

Der Standort der Tiefgarage ist nur für mittelkronige Bäume geeignet. Großkronige Bäume erreichen hier keine Standsicherheit, auch nicht bei einer Erhöhung der Substratstärke auf 1 m. Partiiell kann die Substratstärke erhöht werden. Diese Ausführungsdetails sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Entwässerung, Versickerung

Die zunehmende Versiegelung von Parkflächen erhöht das Abflussproblem des Niederschlagswassers auf der Flottwellstraße. Bereits heute steht diese nach starken Regenfällen stellenweise unter Wasser.

Der von den Berliner Wasserbetrieben genannte maximale Einleitwert von 10 l/s/ha zeige, dass der Abwasserkanal bereits voll ausgelastet sei. Bei Starkregen- oder Jahrhundertregeneignissen sei auf der zu versiegelnden Fläche von 299 bzw. 499 l/s/ha auszugehen. Die geplanten Regenrückhaltespeicher seien viel zu gering bemessen. Es müssten wesentlich mehr Speicher- und Verdunstungskapazitäten (auf den Dächern) geschaffen werden, um die zu erwartenden Niederschlagsmengen zu bewältigen.

Einige Tiefgaragenbereiche sollten, wie im Gutachten „Niederschlagsentwässerung“ vorgeschlagen stattdessen zur Versickerung verwendet werden.

Starkregeneignisse seien mittlerweile an der Tagesordnung, so dass das Grundstück regelmäßig unter Wasser stünde, wenn nicht Tiefgaragenstellplätze zu Gunsten von Versickerungsflächen wegfielen.

Durch die Anlage von Fahrradstellplätzen, die voraussichtlich später ebenfalls überdacht werden würden, steige die Versiegelung noch weiter; damit einher gehend verkleinere sich die verbleibende Versickerungsfläche.

Um zu verhindern, dass der Abwasserkanal überläuft und das Wasser ungeklärt in den Landwehrkanal gelangt, sollte durch ein Zurückbleiben der Tiefgaragen um 5 m von der östlichen Grundstücksgrenze an dieser Stelle Kapazität zur Niederschlagsrückhaltung geschaffen werden.

Das Regenwasser müsse auf dem Planungsgebiet versickert werden.

Abwägung

Die Möglichkeiten zur Regenwasserversickerung wurden eingehend geprüft. Aufgrund der zahlreichen Nutzungsanforderungen – Feuerwehrumfahrungen, Tiefgarage u.a. können nicht ausreichend Flächen für die Versickerung zur Verfügung gestellt werden. Eine Versickerung des gesamten Niederschlagswassers ist daher nicht mit dem gewünschten Vorhaben vereinbar. Durch die extensive Dachbegrünung und die Anlage von Grünflächen wird ein Rückhalt partiell ermöglicht.

Auf Grundlage des konkretisierten Freiraumkonzeptes für das Vorhaben wurde ein Regenentwässerungskonzept erarbeitet und die entsprechenden Vorgaben hinsichtlich Rückhaltung und Einleitung in das Netz eingehalten. Eine Abstimmung dazu erfolgt mit der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

Immissionen

Erhöhung des Lärmpegels/Luftschadstoffe

Durch das Hotel und die benachbarte Bebauung, die als Apartmenthaus genutzt werden könnte, erhöht sich die bereits über dem Erträglichen liegende Lärmbelastung nochmals durch An- und Abreise- sowie Lieferverkehr. Der fließende Verkehr wird durch die zu erwartende hohe Zahl von Reisebussen drastisch behindert und produziert somit mehr Lärm- und Abgasimmissionen.

Verkehrslärm und Schallreflexionen erhöhen den Lärmpegel auf der Westseite der Flottwellstraße.

Der zunehmende Lärm beeinträchtigt die Wohnqualität.

Abwägung

Das Hotelgebäude und das benachbarte Wohngebäude sind zwar nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanes. Die zukünftigen Nutzungen wurden aber im Verkehrsgutachten und somit auch in den Immissionsgutachten berücksichtigt. Da sich das Gebiet in der Entwicklung befindet, wurde als Prognosefall die Gesamtentwicklung durch die Baufelder Nord, Mitte und Süd sowie der, durch die westlich der Flottwellstraße geplante Bebauung induzierten, zusätzlichen Verkehre berücksichtigt.

Die Lärmprognose stellt aus folgenden Gründen eine Worst-Case Betrachtung dar:

Für die Grundannahmen zu den Verkehren durch die zukünftigen Nutzungen wurden immer maximale Annahmen getroffen, unter anderem zur Auslastung des Hotels,

Darüber hinaus wurden die von Senatsverwaltung in der Verkehrsprognose 2025 abnehmenden Verkehrsmengen nicht berücksichtigt.

Die Zunahme durch das Vorhaben ist mit einem täglichen Ziel- und Quellverkehr von jeweils 315 Kfz/ 24 Stunden gering.

Nach den Ergebnissen des Schallgutachtens weist das Gebiet bereits ohne Entwicklung Beurteilungspegel auf, die zum Teil über den Orientierungswerten des Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Mischgebiete liegen.

Die Auswirkungen der Entwicklung beidseitig der Flottwellstraße auf die (zum Teil erst gebaute) Nachbarbebauung, die überwiegend den Schutzanspruch eines Mischgebietes hat, sind für die meisten der o. g. schutzwürdigen Gebäude mit Pegelerhöhung von kleiner als 1,0 dB(A) gering. Nur für einen einzigen Immissionsort wurden in zwei Geschossen Pegelerhöhungen von mehr als 2,0 dB(A) bis zu maximal 2,1 dB(A) tags ermittelt. Für diesen Immissionsort (Nordfassade der Flottwellstraße 11) sind jedoch absolut gesehen relativ geringe Pegel zu erwarten.

Positiv für die Bebauung westlich der Flottwellstraße wirkt sich der abschirmende Effekt gegenüber dem Schienenverkehr aus.

Es entsteht somit eine Verkehrslärmsituation, wie sie in innerstädtischer Lage häufig vorzufinden ist und eine Wohnbauentwicklung nicht ausschließt.

Die Auswirkung auf die Luftschadstoffe wurde untersucht. Danach werden die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV für das jeweilige Jahresmittel von Stickstoffdioxid NO₂, Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} an den Gebäuden in allen Bereichen, östlich wie westlich der Flottwellstraße eingehalten. Die durch den Bebauungsplan VI-140h VE zusätzlich verursachten Luftschadstoffimmissionen im Untersuchungsgebiet sind gering.

Schallgutachten

Das Schallgutachten berücksichtigt nicht das Nichteinhalten der aktuellen Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Anlage 16 zur Schallschutzberechnung fehlt in den Unterlagen.

Es würden Zahlen zum LKW-Anteil genannt, die nicht nachzuprüfen sind. Es würden unterschiedliche LKW-Anteile genannt, die bei 1,2 % im Schallgutachten und 8,4% im Lufthygienegutachten lägen.

Die prognostizierten Werte ließen eine erhebliche Überschreitung der Schwellenwerte nach DIN 18005-1 erkennen.

Aus den Unterlagen gehe nicht hervor, wie und in welchem Ausmaß Schallreflexionen auftreten. Dies betreffe auch den U-Bahn- und Zug-Verkehr und das Zusammenwirken aller Schallquellen.

Bei der Annahme eines LKW-Anteils von 8 % müsse nach dem Onlinerechner des Baden-Württembergischen Amtes für Umweltschutz der tatsächliche Lärmpegel inkl. aller zusätzlichen Einflüsse wesentlich höher liegen, als die prognostizierten Werte.

Abwägung

Das Schallgutachten basiert auf einer Worst-Case Betrachtung hinsichtlich des Verkehrs, (siehe unter 1).

Von Seiten des Lärmgutachters wird wie folgt Stellung (ergänzende Stellungnahmen ALB als Anlage zur Schalltechnischen Untersuchung Februar 2012) bezogen und der Sachverhalt erläutert:

Zu den Lkw-Anteilen:

Die Herleitung der für die schalltechnischen Berechnungen notwendigen Ausgangswerte maßgebende Verkehrsstärke M (auf den Beurteilungszeitraum bezogener Mittelwert über alle Tage des Jahres der einen Straßenquerschnitt stündlich passierenden Kraftfahrzeuge) und maßgebender Lkw-Anteil p (Anteil der Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 2,8 t in Prozent der maßgebenden Verkehrsstärke) hat nach den Vorgaben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu erfolgen. Die Größen M und p sind gemäß RLS 90 für die Tagzeit 6 bis 22 Uhr und für die Nachtzeit 22 bis 6 Uhr in den schalltechnischen Berechnungen zu berücksichtigen.

Im Unterschied zur Schalltechnischen Untersuchung werden in der Luftschadstoffuntersuchung zu den Lkw nur diejenigen Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t (sog. Schwerverkehr) gezählt. Von daher unterscheiden sich die Lkw-Anteile in schalltechnischer und lufthygienischer Untersuchung schon per definitionem. Die Lkw-Anteile in der schalltechnischen Untersuchung sind - bezogen auf 24 Stunden - immer größer als die der Luftschadstoffuntersuchung. Überdies muss in der Luftschadstoffuntersuchung keine Unterteilung in Tag- und Nachtanteile erfolgen.

Die in der Anlage 16 des Verkehrsgutachtens aufgeführte Unterteilung berücksichtigt die bei Verkehrszählungen üblicherweise erfassten Fahrzeugkategorien (Pkw, Krad, Lieferwagen, Lkw/Lastzüge, Busse). Eine Unterteilung nach zulässigem Gesamtgewicht erfolgt hier nicht. Zudem beinhaltet Anlage 16 des Verkehrsgutachtens prozentuale Anteile Tag/Nacht für (alle) Kfz nicht nachvollziehbare Werte von mehr als 100 %. Um nicht Fortsetzungsfehler zu begehen, wurden daher für die schalltechnische und Luftschadstoffuntersuchung als Ausgangswerte des Verkehrsgutachtens nur die DTVwt-Werte und die DTVwt-Werte für die Kategorie Lkw/Lastzüge übernommen. Die für die Berechnungen notwendigen (und o. g.) Größen wurden eigenverantwortlich und regelkonform hergeleitet.

Richtig ist, dass sich die in Tabelle 7 der schalltechnischen Untersuchung und in Tabelle 5 der Luftschadstoffuntersuchung in den Spalten pT/pN bzw. p angeführten Differenzen voneinander unterscheiden. In der schalltechnischen Untersuchung erfolgte eine einfache Differenzbildung der p-Werte. In der Luftschadstoffuntersuchung wurde als Differenz der p-Wert des zusätzlichen Verkehrsaufkommens angegeben. Die Differenzen zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall in diesen Spalten sind jedoch ohnehin von geringer Aussagekraft, wurden unterschiedlich berechnet und - vor allem - hatten keinerlei Einfluss auf die Berechnungsergebnisse.

Zur Mehrfachreflexion:

In der Stellungnahme Nr. 11 wird zur Mehrfachreflexion aus dem Schallgutachten zitiert. Dort heißt es, dass Mehrfachreflexionen bis zur 3. Reflexionsordnung berücksichtigt wurden. Dies ist eine Ordnung, die üblicherweise in schalltechnischen Berechnungen berücksichtig-

sichtigt wird. Eine Berücksichtigung noch höherer Reflexionsordnungen führt i. d. R. zu nur unerheblichen Pegelerhöhungen im Bereich von 100stel dB(A). Auf Seite 27 des Schallgutachtens wird unter a) die im Prognosenullfall und im Prognoseplanfall berücksichtigte Bebauungssituation beschrieben. Danach wurde im Prognosenullfall der zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens vorgefundene Bebauungszustand (u. a. auch am westlichen Rand der Flottwellstraße) und im Prognoseplanfall der Worst-Case bzgl. Mehrfachreflexion zugrunde gelegt: eine vollständig geschlossene Bebauung am westlichen Rand der Flottwellstraße. Im Lageplan der Anlage 1 der Schalltechnischen Untersuchung ist dieser Sachverhalt durch unterschiedlich farbig dargestellte Gebäudegrundrisse dargestellt.

Auf Seite 27 der schalltechnischen Untersuchung wurde dargelegt, dass sich die Geräuschimmissionssituation im Prognoseplanfall von der im Prognosenullfall infolge der drei Faktoren Verkehrszunahme, Mehrfachreflexion und zusätzliche Abschirmung (im Planfall) unterscheidet. Eine Ausweisung des ausschließlichen Einflusses der Mehrfachreflexion wäre daher irreführend.

Eine getrennte Darstellung nach Straßen- und Schienenlärm (als Teilbeurteilungspegel) für die Immissionsorte wäre zwar möglich, würde jedoch angesichts der Vielzahl berücksichtigter Immissionsorte den Rahmen der Untersuchung sprengen und wäre überdies nur von geringer Aussagekraft, da es auf die Summenwirkung aller o. g. Faktoren ankommt. In der schalltechnischen Untersuchung wurden die vorstehend aufgeführten drei Einflussfaktoren in Summe berücksichtigt. Für die vorhandenen bzw. planungsrechtlich möglichen schutzwürdigen Nutzungen außerhalb des Plangebietes sind in der Abwägung die (sich in Summe aller Einflussfaktoren ergebenden) Unterschiede zwischen Prognosenullfall und Prognoseplanfall maßgeblich.

Zur Beispielrechnung „Mittelungspegel für einen langen, geraden Fahrstreifen nach RLS-90“

In der angeführten Vergleichsrechnung wurden falsche Ausgangswerte für M und p verwendet. Berechnet wurde der Mittelungspegel für die Tagzeit auf der Grundlage von MT = 313 Kfz/h und pT = 8 %. Die für diesen Abschnitt der Flottwellstraße (Abschnitt 2b) zu verwendenden Ausgangswerte sind jedoch MT = 285 Kfz/h und pT = 4,5 %. Insbesondere der angesetzte, wesentlich höhere p-Wert bewirkt im Ergebnis den wesentlich höheren Mittelungspegel. Der Abschnitt 2b der Flottwellstraße (südlicher Bereich der Flottwellstraße zwischen Straße Am Karlsbad und Lützowstraße) befindet sich überdies bereits außerhalb des Einflussbereiches des Lichtsignalanlagenzuschlages und die Straße Am Karlsbad spielt, wie auch die Schienenwege, für die Immissionsorte vor der entlang des Abschnittes 2b gelegenen Bebauung keine Rolle.

Unstrittig (und auch in der Schalltechnischen Untersuchung ausführlich dargelegt) ist, dass sich die Geräuschimmissionssituation für die Bebauung am westlichen Rand der Flottwellstraße z. T. verschlechtern wird; dies jedoch in nur unerheblichem Ausmaß. Die Beurteilungspegel überschreiten auch im Prognoseplanfall keine kritischen Werte.

Verkehr, Stellplätze

Gestaltung der Flottwellstraße

Mit der Bebauung auf beiden Seiten verändere sich das Gesicht der Flottwellstraße. Als zukünftige Wohnstraße müsse ihre Funktion der Bedarfslage angepasst werden. Dazu wurden konkrete Hinweise gegeben. Derzeit bilde sich eine Arbeitsgruppe aus interessierten Bewohnern, die konkrete Vorschläge für die Gestaltung der Verkehrsflächen erarbeiten will. Hauptforderung ist, dass es eine öffentliche Diskussion mit den Bezirksämtern und den Bauherren über die Gestaltung des neu entstehenden Stadtraumes gibt. Insbesondere der Bezirk Mitte wird aufgefordert, sich diesbezüglich mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Verbindung zu setzen.

Das Verkehrsgutachten zeige nicht, dass der Verkehr in den nächsten 10 Jahren deutlich abnehmen werde, insbesondere durch steigende Kraftstoffpreise. Durch die soziale Struktur der umliegenden Gebiete, v.a. aber auch die hervorragende Anbindung an den ÖPNV sei davon auszugehen, dass wesentlich weniger Menschen ein Auto benötigen. Aus die-

sem Grund seien die prognostizierten Zahlen zum Verkehrsaufkommen im Geltungsbereich zu hoch und es spräche nichts dagegen den Fahrbahnquerschnitt zu verkleinern und somit eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Flottwellstraße zu erreichen.

Es sei keine Untersuchung erfolgt, welche Auswirkungen der Verkehr auf Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Wohnqualität der Flottwellstraße hat, die sich im Charakter von einer Straße im Brachland zu einer Wohnstraße entwickelt.

Die Flottwellstraße wird zu einer Wohnstraße. Diesbezüglich müssten diverse Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität durchgeführt werden. Dies betraf geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Querparken, Drempe, „Moabiter Kissen“), Entschärfung von Gefahrschwerpunkten, Aus-/Neubau von Radwegen, Verbreiterung der Gehwege, Erhalt der Straßenbäume.

Den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern muss angemessen Rechnung getragen werden. Die jetzige Straßengestaltung sei nicht dazu geeignet, den zunehmenden Verkehr der Anwohner, der Parkbesucher und der durchfahrenden Radfahrer auf dem Fernradweg Berlin-Leipzig aufzunehmen. Der Vorhabenträger sei an den Kosten zu beteiligen.

Die Verkehrsbelastung werde um 20 % auf der Flottwellstraße und um 40 % auf den zuführenden Straßen steigen. Die Maßnahmen seien auch auf Grund der Wohnumfeldverbesserung der zukünftigen Bewohner und der damit einhergehenden Steigerung des Wertes der neuen Wohnungen erforderlich.

Etwaige Zahlungen des Vorhabenträgers sollten im Bezirk Mitte eingesetzt werden.

Wegen der Dringlichkeit der Probleme hat der Quartiersrat Magdeburger Platz/Tiergarten-Süd beschlossen, dass aus den knappen Fördermitteln für das Quartiersmanagementgebiet ein Gutachten für ein Verkehrs- und Gestaltungskonzept für die Flottwellstraße finanziert werden soll. Die Vorbereitungen zur Ausschreibung laufen bereits.

Abwägung

Die Hinweise zur Gestaltung der Flottwellstraße werden zur Kenntnis genommen. Die Gestaltung der Straße ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Dies ist ein bezirksübergreifendes Thema, das unter Mitwirkung aller Anlieger der Flottwellstraße gelöst werden soll. Der Vorhabenträger greift die Vorschläge zur qualitativen Steigerung der Erschließung auf und ist diesbezüglich an das Tiefbauamt des BA Mitte (1. Termin 23.07.2012) herangetreten. Es wurde vereinbart, dass durch das Tiefbauamt Termine mit den Investoren und dem Quartiersmanagement in die Wege geleitet werden. Ziel soll es sein, die künftigen Anforderungen an die Flottwellstraße zu definieren, um in diesem Jahr noch ein entsprechendes Gutachten mit Lösungsvorschlägen zu erhalten. Es soll eine vertragliche Regelung zwischen dem BA Mitte und dem Vorhabenträger erfolgen.

Die Verkehrsuntersuchung basiert auf aktuellen Regelwerken. Im Rahmen des Bebauungsplanes bezieht dieses sich auf die Frage, ob der KFZ-Verkehr grundsätzlich abgewickelt werden kann und dient zudem als Grundlage für die Immissionsgutachten. Da sich das Gebiet in der Entwicklung befindet, wurde als Prognosefall die Gesamtentwicklung durch die Baufelder Nord, Mitte und Süd sowie der, durch die westlich der Flottwellstraße geplante Bebauung induzierten, zusätzlichen Verkehre berücksichtigt. Der Anteil des Vorhabens ist nur gering.

Gehwege/Erhalt der Straßenbäume

Es bedarf der Anlage von Querungshilfen für Fußgänger. Der Vorhabenträger ist an den Kosten zu beteiligen. Die Gehwege sind zu verbreitern und der Baumbestand zu erhalten.

Der Vorhabenträger sollte, wenn es nicht möglich ist einen ausreichend breiten Gehweg anzulegen, dazu verpflichtet werden, dies unter Nutzung eigener Grundstücksflächen bewerkstelligen.

Alternativ wäre auch eine Verbreiterung des Gehwegs zwischen Bäumen und Straße möglich; dies hätte den positiven Nebeneffekt, dass der Fahrstreifen eingeengt würde, und somit die Geschwindigkeit des MIV gebremst würde.

Abwägung

Die Gestaltung der Flottwellstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Das Grundstück ist im planungsrechtlichen Sinne erschlossen. Die Verkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert.

Flottwellstraße gelöst werden soll. Der Vorhabenträger greift die Vorschläge zur qualitativen Steigerung der Erschließung auf und ist diesbezüglich an das Tiefbauamt des BA Mitte (1. Termin 23.07.2012) herangetreten. Es wurde vereinbart, dass durch das Tiefbauamt Termine mit den Investoren und dem Quartiersmanagement in die Wege geleitet werden. Ziel soll es sein, die künftigen Anforderungen an die Flottwellstraße zu definieren, um in diesem Jahr noch ein entsprechendes Gutachten mit Lösungsvorschlägen zu erhalten.

Der Erhalt der Straßenbäume ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird geprüft werden müssen, ob Bäume erhalten bleiben können oder Ersatzpflanzungen gemäß der Baumschutzverordnung vorgenommen werden müssen.

Das Vorhaben sieht bereits eine Vorgartenzone vor.

Stellplätze

Die Parkmöglichkeiten für die direkten Anwohner und ihre Besucher werden sich weiter verschlechtern, da das Parken ohne Anwohnerparkschein nur 5 € beträgt und somit unter den Einstellgebühren für das Parkhaus liegt.

Parkplätze fallen durch die zu erwartende hohe Zahl an Reisebussen weg.

Stellplatzproblematik werde verschärft.

Die Tiefgarage ist überdimensioniert.

Abwägung:

Es gibt keine Verpflichtung Stellplätze auf den privaten Grundstücken herzustellen. Durch das Vorhaben und die dort geplante Tiefgarage wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,6 Stellplätzen pro Wohneinheit erreicht. Diese Größenordnung wird vor dem Hintergrund der sehr gut durch ÖPNV erschlossenen Lage und dem politischen Ziel einer Verkehrsreduzierung als angemessen erachtet.

Soziale Infrastruktur

Versorgung mit Kitaplätzen

Es fehlen Kitaplätze in der Umgebung, neue Kapazitäten sollen für neu hinzuziehende Familien geschaffen werden. Mit einer weiteren Verknappung der Kinderbetreuungsplätze in der unmittelbaren Umgebung sei zu rechnen. Der Vorhabenträger habe für die Einrichtung von Kinderbetreuungsplätzen im Gebiet oder im unmittelbaren Umfeld in Tiergarten-Süd zu sorgen. Dies solle in den Durchführungsvertrag aufgenommen werden. Die Kita solle nicht auf dem Gelände des „Möckernkiez“ entstehen, da eine dortige Einrichtung vorwiegend den dortigen Bewohnern zu Gute käme. Weiterhin ist der Weg in den Möckernkiez zu weit und führe über viel befahrene Straßen.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Versorgungssituation der sozialen Infrastruktur wurde im Rahmen des Verfahrens bezirksübergreifend geprüft. Kitaplätze für das Vorhaben und deren zeitige Realisierung in der Umgebung des Vorhabens sind im Durchführungsvertrag grundsätzlich gesichert. Der genaue Standort wird noch geprüft.

Schulangebot

Es soll über das Angebot der Allegro-Grundschule informiert werden.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der parallelen Behördenbeteiligung weist der Bezirk Mitte daraufhin, dass die Allegro Grundschule in der Lützowstraße bei Aufgabe der Fremdnutzung von 4,4 auf 5 Züge erweitert werden könne und die zusätzlichen Grundschüler problemlos untergebracht werden können. Dies wird in der Begründung unter Kap. III 4. ergänzt.

Spielplatzangebot

Trotz der Erholungs- und Spielflächen im Westpark soll im Quartier selbst für eine gute Ausstattung von Spiel- und Grünplätzen gesorgt werden, damit die Wege für Kinder und Senioren nicht zu lang werden. Das Fußballfeld in der Pohlstraße 16-18 soll erhalten und nicht vom Liegenschaftsfond verkauft werden.

Falls der Vorhabenträger keinen Spielplatz auf seinem eigenen Grundstück baut, sollen anfallende Ausgleichszahlungen dem Bezirksamt Mitte zur Verfügung gestellt werden, um die Spielplatzinfrastruktur in Tiergarten-Süd zu verbessern oder zu erweitern.

Abwägung:

Die notwendigen Kinderspielplätze gemäß BauOBln werden auf dem Grundstück hergestellt. Die Verpflichtung die Kosten für Wohnfolgekosten zu übernehmen, resultiert aus dem städtebaulichen Rahmenvertrag für das Gelände des Gleisdreiecks B-Plan VI-140. Dabei sind die vorhandenen Einrichtungen zu berücksichtigen. Wie bereits erwähnt, entstehen in der unmittelbaren Nachbarschaft im Gleisdreieckpark öffentliche Kinderspielplätze..

Es wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung von den zuständigen Fachbereichen kein Bedarf für einen weiteren öffentlichen Spielplatz angemeldet. Die wohnungsnahe Versorgung mit Erholungs- und Spielmöglichkeiten des Bezirks Mitte ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

III Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans

1 Bodenrechtliche Auswirkungen

Die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben im Plangebiet ist ohne Bebauungsplanverfahren nach § 29 in Verbindung mit § 34 BauGB zu beurteilen. Die Entwicklung eines Wohnquartiers bzw. die Umsetzung des vorliegenden Vorhaben- und Erschließungsplanes wäre nicht zulässig. Der vorhabenbezogenen Bebauungsplan regelt die Bebaubarkeit des Grundstücks einschließlich der zulässigen Nutzungen und bestimmt die rechtliche Qualität des Bodens. Er schafft die Voraussetzungen, eine Bebaubarkeit der Fläche ohne bodenrechtliche Spannungen zu ermöglichen.

2 Städtebauliche Auswirkungen

Durch die Planung werden die Voraussetzungen für eine adäquate, der zentralen Lage angemessenen, Nutzung des derzeit brachliegenden Teils des Gleisdreiecks geschaffen. Mit der Umsetzung dieser Planung kann an der Schnittstelle zwischen neuem Stadtpark und bestehenden Siedlungsstrukturen ein attraktives Wohnquartier entstehen, das sich baulich am vorhandenen Siedlungsgebiet orientiert und dieses abrundet. Die Flottwellstraße wird auf Höhe des Plangebietes durch die neue Bebauung räumlich gefasst und das Straßenbild damit aufgewertet. Das bisher städtebaulich isolierte Gleisdreieck wird im Westen in den Stadtkörper integriert. Zum Park entsteht eine eindeutige bauliche Zäsur.

3 Auswirkungen auf die Verkehrssituation

Durch die Planung wird der Individualverkehr in der Flottwellstraße und den umgebenden Straßen zunehmen. Die Auswirkungen der Gesamtentwicklung östlich der Flottwellstraße wurden auch unter Berücksichtigung der geplanten und Teilen bereits realisierten 300 Wohnungen westlich der Flottwellstraße in einem verkehrstechnischen Gutachten untersucht.

Die durchgeführten Leistungsnachweise zeigen, dass das ausgewiesene zusätzliche Verkehrsaufkommen mit der bestehenden Infrastruktur ohne bauliche Maßnahmen leistungsgerecht abgewickelt werden kann. Um dies zu gewährleisten, sollte die Flottwellstraße als Vorfahrtstraße eingerichtet werden. Signalprogramme für die Verkehrsknoten Schöneberger Ufer / Flottwellstraße sowie im Hinblick auf die Wendefahrten Schöneberger Ufer / Köthener Brücke sind zu ändern.

4 Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur

Durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird im Plangebiet eine Wohnbebauung mit ca. 270 Wohneinheiten geschaffen, die einen Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen (Kindertagesstätten, Schulen, Spielplätzen) auslösen wird. Dieser Bedarf und die vorhandenen Kapazitäten auch im Nachbarbezirk Mitte wurden in einem Infrastrukturgutachten (WEEBER + PARTNER, September 2011) ermittelt. (Die Untersuchung bezieht sich auf 250 Wohneinheiten. In der Vorhabenplanung hat sich die Anzahl der Wohnungen gegenüber dem, dem Gutachten zugrunde gelegten Nutzungskonzeptes um 20 Wohnungen erhöht. Da sich dadurch bei gleichbleibender Geschossfläche die Wohnungsgröße und damit die Anzahl der Einwohner und Kinder pro Haushalt verringert, ist dies für das Ergebnis jedoch vernachlässigbar). In Abstimmung mit dem Jugendamt und dem Schulentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit Beteiligung der Nachbarbezirke Mitte und Tempelhof-Schöneberg (im Januar 2012) wurde sich darauf verständigt, dass die Vorhabenträgerin ihren Verpflichtungen durch die Realisierung einer Kindertagesstätte mit 20 Plätzen vorzugsweise im Plangebiet nachkommt, bzw. sich finanziell an einer entsprechenden Einrichtungen im näheren Einzugsbereich beteiligt. Die Übernahme der Kosten bzw. die Realisierung durch die Flottwellpromenade Projektentwicklungs GmbH & Co. KG wird im Durchführungsvertrag zwischen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vorhabenträgerin gesichert.

Im Rahmen des Gutachtens wurde ein Zusatzbedarf von 20 – 30 Grundschulplätzen ermittelt. Die nächstgelegene Grundschule ist die Allegro-Grundschule in der Lützowstraße 83 –

85. Diese könnte nach Hinweis des Bezirksamtes Mitte von 4,4 auf 5 Züge erweitert werden. Die jetzige Schülerzahl entspräche einer Belegung von 2,2 Zügen. Im Rahmen der erwarteten Steigerung der Schülerzahlen von max. 5,2 % bis zum Schuljahr 2019/2020 sollten alle Schüler am Schulstandort in Tiergarten Süd beschult werden können, selbst wenn mehr Wohnungen gebaut würden, als aktuell geplant.

5 Auswirkungen auf die Kultur und den Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich keine Denkmäler gemäß Denkmalliste Berlin. Bodendenkmale sind zwar derzeit nicht verzeichnet, das Gleisdreieck insgesamt ist aber als archäologisches Verdachtsgebiet mit zahlreichen ur- und frühgeschichtlichen Fundplätzen zu betrachten. Aus diesem Grund sollen alle Bodeneingriffe innerhalb des Plangebietes im Vorfeld mit der Bodendenkmalpflege des Landesdenkmalamtes Berlin abgestimmt werden.

6 Auswirkungen auf die Umwelt

Das Planungsgebiet ist durch seine Vornutzungen ein bereits überformter Standort und ist im Bestand unversiegelt. Dennoch ist er nur durch einen geringen Vegetationsanteil geprägt. Durch die Planung wird eine Neuversiegelung von 80% des Planungsgebietes ermöglicht. Da das Planungsgebiet im Bestand unversiegelt ist, erfolgt eine Neuversiegelung von 8.312 m².

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen vorhabenbezogenen Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung keine erheblichen Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Biologische Vielfalt, Klima / Luft, Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung sowie Kultur- und Sachgüter nach sich ziehen wird. Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Boden, Wasser, Pflanzen, Tiere sowie Landschaftsbild zu erwarten. Maßnahmen zur Vermeidung wie Dachbegrünung und Pflanzmaßnahmen werden hierbei bereits berücksichtigt.

Der überwiegende Teil der Eingriffe, die durch die Planung vorbereitet werden, gelten als bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder als zulässig und sind damit nicht ausgleichspflichtig. Es verbleibt nur eine ausgleichspflichtige Versiegelung von 519 m². Der Ausgleich erfolgt planextern in einer von der Gemeinde bereit gestellten Fläche im Bebauungsplan VI-140a (Westpark).

Durch die Festsetzung der Dachbegrünung sowie der Anpflanzung von Bäumen können auch Teilziele der Programmpläne des Landschaftsprogramms entsprochen werden. Durch den Bebauungsplan wird die Möglichkeit geschaffen, dieses Quartier in die Stadtstruktur einzubinden und eine für das Erscheinungsbild der Flottwellstraße attraktivere Wohnnutzung mit angrenzendem Park auf dem Gleisdreieck zu etablieren. Durch die Planung werden klimatisch wirksame Gehölze vernichtet, so dass dem Programmplan Klima nicht entsprochen werden kann. Durch die Planung werden neue Vegetationsflächen angelegt werden, die aber in ihrer klimatischen Wirkung gegenüber der Bestandsvegetation zurückbleiben. Das Gutachten zum Stadtklima zeigt, dass sich die Planung nicht erheblich auswirkt. Dies ist auf die klimatische Komfortlage zurückzuführen. Bezogen auf die Luftemissionen werden durch die Planung durch die Erhöhung des Verkehrs Zunahmen zu erwarten sein. Im Rahmen des Bebauungsplans werden die Emissionswerte der Brennstoffe beschränkt. Positiv ist, dass durch die Standortwahl ein bereits überformter Standort zur Entwicklung genutzt wird. Die Fläche diente im Rahmen der Bauarbeiten zum Potsdamer Platz und der Nord-Süd-Trasse der Deutschen Bahn AG als Baulogistikfläche (1994-2001) und wurde in diesem Zusammenhang vollständig überformt. In der Folge erfolgte in Hinblick auf die zukünftige Bebauung eine Zwischennutzung als Golfplatz. Die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Standortes und seine Bedeutung für Natur und Landschaft waren durch die Vornutzung bereits sehr stark eingeschränkt.

7 Auswirkungen auf das Gender Mainstreaming

Die Planung hat positive Effekte auf den Aspekt des Gender Mainstreaming. Das Gender Mainstreaming berücksichtigt u.a. die unterschiedliche Rauman eignung der Geschlechter und spezifischen Nutzungsansprüche unterschiedlicher Nutzergruppen (Anwohner, Arbeitsbevölkerung, Senioren, Kinder, etc.) hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und Gestaltung

von Kommunikationsorten. Durch die Wohnentwicklung am Rand des Parks auf dem Gleisdreieck wird die soziale Kontrolle im Park und somit die Sicherheit erhöht. Auch für die Flottwellstraße sind positive Aspekte durch die Erhöhung der sozialen Kontrolle zu erwarten.

8 Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

Zwischen dem Bezirk und der Vorhabenträgerin wird ein Durchführungsvertrag geschlossen. Letztere übernimmt die Kosten für die Planung und für notwendige Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen. Dies sind insbesondere Kosten für die Freimachung und Neuordnung der Grundstücke.

Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich ebenfalls eine Kindertagesstätte mit 20 Plätzen vorzugsweise im Plangebiet zu realisieren, (diese soll von einem freien Träger betrieben werden) bzw. wird sich die Vorhabenträgerin an den Kosten in der Größenordnung an einer Einrichtung im näheren Einzugsbereich beteiligen.

IV Verfahren

1 Teilungsbeschluss

Das Bezirksamt Friedrichshain – Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes VI-140 und das Weiterführen des Teilbebauungsplans VI-140h für die mittlere Teilfläche des Baufeldes Flottwellstraße 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.

2 Mitteilung der Planungsabsicht

Die Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung Abteilung IIC und IB 3 wurden am 24.05.2011 über die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens VI-140h informiert.

Nach Stellungnahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung II C vom 23. Juni 2011 bestehen aus Sicht der dringlichen Gesamtinteressen Berlins an Bebauungsplänen bei den dargelegten Planungszielen keine grundsätzlichen Bedenken.

Nach Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung GL 5 vom 15. Juni 2011 ist derzeit kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennbar.

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

Von der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung kann gemäß § 3 Abs. 1 Satz 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. 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 Flottwellpromenade
- Städtebauliche Einbindung / Art und Maß der Nutzung
- Abgrenzung der Untersuchungsräume
- Bedeutung des Gleisdreieck 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 hinausgehenden Änderung geführt.

4 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger 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 Bebauungsplanes 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 Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte in der Zeit vom 07.03.2007 bis 18.04.2007. Das Abwägungsergebnis wurde am 11.12.2007 beschlossen.

Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren sind bei der Fortsetzung des Teilbepbauungsplanes VI-140h VE berücksichtigt worden. Die genannten Beteiligungsverfahren für den Bebauungsplan VI 140h entsprechen den Anforderungen des § 4 Abs. 1 BauGB. Alle erforderlichen Informationen zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens der Umweltprüfung können diesen Verfahren entnommen werden. Eine erneute frühzeitige Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens erfolgt deshalb nicht.

5 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB VI-140h

Nachdem Teilungsbeschluss des Rahmenplanes und der Aufstellung des Teilbepbauungsplanes VI-140h im Juni 2010 hat die BVV Friedrichshain-Kreuzberg in der Sitzung vom 22.06.2011 die Durchführung der Trägerbeteiligung und Offenlage zu dem Teilbepbauungsplan VI-140h (Nr. DS/ 2265/III) zur Kenntnis genommen.

Insgesamt sind die Unterlagen vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit Schreiben vom 29.08.2011 an 45 Behörden und sonstigen Träger versandt worden. Der Rücklauf sollte bis 10.10.2011 erfolgen.

Insgesamt sind 34 Stellungnahmen beim BA Friedrichshain-Kreuzberg eingegangen.

Von den Behörden und sonstigen Trägern hatten 15 keine Bedenken bzw. waren von der Planung nicht berührt.

Die wesentlichen Bedenken beinhalteten folgende Themen und Fragestellungen:

- ⇒ Hinweis auf Altlasten im Umfeld des Gebietes und Bedenken hinsichtlich ihrer möglichen Auswirkung auf das Plangebiet (Stellungnahme des Bezirksamtes Mitte, Amt für Umwelt und Natur)
- ⇒ Forderung nach Überarbeitung und Ergänzung des Verkehrsgutachtens, (Stellungnahmen Verkehrslenkung Berlin VLB, SenGUV III D 11, SenStadt VII B 16, BA Mitte, Straßen- und Grünflächenamt)
- ⇒ Forderung nach gutachterlicher Prüfung der Erschütterung durch den Betrieb von Fern- u. S-Bahntunnel (Stellungnahme Eisenbahn-Bundesamt)
- ⇒ Empfehlung der Regelung von Grundrissorganisation an den lärmbelasteten Fassaden / Lage von Aufenthaltsräumen und Forderung nach Aussagen zur Wechselwirkung zu den angrenzenden Gewerbenutzungen (Stellungnahme SenGUV)
- ⇒ Forderung nach dem Nachweis, dass die notwendige Belichtung nicht zu den unterschrittenen Abstandsflächen erfolgt. (Stellungnahme Bezirksamt Friedrichshain Kreuzberg, Bauaufsicht)
- ⇒ Abstimmung und Konkretisierung der sozialen Infrastrukturmaßnahmen, (Stellungnahme Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Abt. Jugend, Familie und Schule)
- ⇒ Forderung nach gutachterlicher Einschätzung der Eignung als Lebensraum gemeinschaftsrechtlich geschützter Tier- und Pflanzenarten (Stellungnahme SenStadt I E)

Im Rahmen der Abwägung der Anregungen und Bedenken wurden zum Teil Abstimmungstermine mit Ämtern und Behörden durchgeführt. Die Ergebnisse der Abwägung haben zu

Ergänzungen der Begründung und Ergänzungen bzw. Überarbeitung von Fachgutachten (Verkehr und Lärmimmission / Luftschadstoffe) geführt und sind in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE eingeflossen.

6 Mitteilung der Planungsabsicht VI-140h VE

Aufgrund des vom Vorhabenträger eingereichten Antrags auf Umstellung und Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB wurden die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II C3 und II C 2 sowie die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg GL 5 am 8.2.2012 über die Umstellung des Verfahrens VI-140h in VI-140h VE informiert.

Nach Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II C vom 02.03.2012 bestehen gegen die Umstellung des Bebauungsplans VI-140h auf ein Verfahren zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans mit der Bezeichnung VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ keine Bedenken.

Nach Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung GL 5 vom 22.02.2012 ist derzeit kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennbar.

7 Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140h VE

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat am 20.03.2012 beschlossen, den Bebauungsplanentwurf VI-140h als vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE fortzuführen.

Das Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140h VE wird gemäß § 233 Abs. 1 BauGB weitergeführt.

8 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB VI-140h VE

Die BVV Friedrichshain-Kreuzberg hat in der Sitzung am 20.03.2012 die Durchführung der Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.

Insgesamt sind die Unterlagen vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit Schreiben vom 22.05.2012 an 46 Behörden und sonstigen Träger versandt worden. Der Rücklauf sollte bis 02.07.2012 erfolgen.

Insgesamt sind 42 Stellungnahmen beim BA Friedrichshain-Kreuzberg eingegangen, wobei 3 Behörden und sonstige Träger jeweils 2 Stellungnahmen abgegeben haben, die mit a/b gekennzeichnet wurden. 5 Stellungnahmen gingen verspätet ein, wurden aber bei der Abwägung berücksichtigt.

Von den Behörden und sonstigen Trägern hatten 18 keine Bedenken oder Hinweise, bzw. waren von der Planung nicht berührt.

Die Anregungen und Bedenken führten nicht zu einer Änderung der Planinhalte. Es wurden folgende redaktionelle Änderungen der Begründung und Ergänzungen von Fachgutachten vorgenommen.

- Klarstellung der Bevorrechtigung des Verkehrs auf dem Schöneberger Ufer an der Einmündung der Flottwellstraße (Kap. II 2.6.1 Individualverkehr)
- Ergänzung der weiterhin bestehenden Trassenfreihaltung für die S 21 auf dem Gleisdreieckgelände (Kap. II 2.6.1 Öffentlicher Nahverkehr)
- Anpassung der Kapitelüberschrift von „Schmutzwasser“ in „Mischwasser, Regenwasser“ und Ergänzung zum Regenentwässerungskonzept (Kap. II 2.6.2)
- Ergänzung der Dimension der Trinkwasserversorgung im Gebiet (Kap. 2.6.2)
- Klarstellung, dass oberirdische Gewässer nicht von der Planung betroffen sind und damit auch nicht den Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes unterliegen. (Kap. II 6.1.2)

- Die Gebäudehöhen der Nachbarbebauung westlich der Flottwellstraße (Kap. II 8.2.3 Höhe baulicher Anlagen)
- Die Begründung wird hinsichtlich der Auswirkungen auf das Vorhaben durch die gewerblichen Nutzungen in der Umgebung ergänzt (Kap. II 8.5.2, siehe auch Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens vom 09.08.2012)
- Ein neues Unterkapitel „Einschätzung der Auswirkung des Spielplatzes auf die Wohnbebauung“ wird in Kap. II 8.5 eingefügt (Kap. II 8.5.3, siehe auch Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens vom 09.08.2012)
- Der Hinweis auf die Erweiterungsmöglichkeiten der Allegro-Grundschule wird in die Begründung mit aufgenommen (Kap III 4 Soziale Infrastruktur)

Ergänzung von Fachgutachten:

- Das schalltechnische Gutachten (ALB, Februar 2012) wird durch eine Stellungnahme vom 09.08.2012 u.a. zur Auswirkung der heranrückenden Wohnbebauung an bestehende und geplante gewerbliche Nutzungen im Umfeld, ergänzt.

9 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB VI-140h VE

Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, ausgelegt in der Zeit vom 21. Mai – 21. Juni 2012 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin.

Die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am 11.5.2012 im Amtsblatt Nr. 19 Seite 742 sowie am 18.5.2012 in der Tagespresse bekanntgegeben.

Während der Auslegungszeit haben mehrere Bürger die Unterlagen eingesehen. 17 schriftliche Stellungnahmen wurden eingereicht, 2 davon baten um Fristverlängerung und gaben die Stellungnahmen verspätet ab, wurden aber bei der Abwägung berücksichtigt. Von den Stellungnahmen sind die 4 und 3 Stellungnahmen jeweils im Wesentlichen gleichen Inhaltes und wurden zusammengefasst. Eine Stellungnahme wurde als Unterschriftensammlung von 4 Personen unterschrieben.

An eine Stellungnahme schlossen sich 7 Einwender allgemein an.

Die Anregungen und Bedenken der Öffentlichkeit haben zu keiner Änderung des Planinhaltes geführt. Es erfolgten folgende redaktionelle Änderung, bzw. Ergänzungen der Begründung und Ergänzungen von Fachgutachten:

Ergänzungen der Begründung:

- Korrektur der Beschreibung der Lage des Westparks in Kap. I 2.3 stadträumliche Einordnung
- Darstellung der Gründe für die Einstufung des Gebietes nach § 34 BauGB (Kap. I 3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB/ Kap. 6.3.1.3 Eingriffsbilanzierung)
- Klarstellung, dass es sich bei der Aktualisierung der Erfassung der Biotoptypen von Halfmann / Rothe 2012 nicht um ein gesondertes Gutachten handelt, sondern die Ergebnisse direkt die Begründung eingeflossen sind (Kap. II 6.2.2.2.1 Pflanzen Bestand).
- Klarstellung der Zuordnung der Ausgleichflächen auf dem Gleisdreieckgelände (Kap. 6.2.3.3.1 Eingriffsbeurteilung - Ausgleich).
- Die Gebäudehöhen der Nachbarbebauung westlich der Flottwellstraße (Kap. II 8.2.3 Höhe baulicher Anlagen).
- Ergänzung des Hinweises auf die Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung der Allegro Grundschule im Bezirk Mitte (Kap. III.4. Auswirkung auf die soziale Infrastruktur).
- Themen, zu denen im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung Anregungen und Bedenken geäußert wurden und das Ergebnis der Abwägung (Kap. IV Verfahren 3)

Ergänzung von Fachgutachten:

- Das schalltechnische Gutachten (ALB, Februar 2012) wird durch eine Stellungnahme vom 09.08.2012 u.a. zur Auswirkung der heranrückenden Wohnbauung auf das Grundstück Schöneberger Ufer 5 (Parkhaus) und dessen künftige Nutzung ergänzt (siehe auch oben unter 8).
- Modellrechnung der Verschattung des angrenzenden Parkteiles durch das Vorhaben.

10 Festsetzungsbeschluss

Das Bezirksamt Friedrichshain – Kreuzberg hat am 19. September 2012 die Ergebnisse der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB, die Ergebnisse der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einschließlich der Begründung sowie den Entwurf der Rechtsverordnung beschlossen. Der BVV-Beschluss erfolgte am 26. September 2012.

11 Anzeigeverfahren

Gemäß § 6 Abs. 4 AGBauGB wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140h VE am 12. November 2012 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angezeigt. Mit Schreiben vom 21. Dezember 2012 erklärte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, dass der Bebauungsplanentwurf VI-140h VE nach § 6 Abs. 4 Satz 2 AGBauGB beanstandet wird. Er kann daher noch nicht als Rechtsverordnung festgesetzt werden. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan kann festgesetzt werden, sobald die Beanstandungen ausgeräumt sind. Der überarbeitete/ergänzte Durchführungsvertrag ist vor der Festsetzung SenStadtUm II C vorzulegen. Eine Vorlage weiterer Unterlagen ist nicht erforderlich.

Folgende Beanstandungen wurden vorgebracht:

1. „Der vorhabenbezogene Bebauungsplan enthält in der TF 2 (textlichen Festsetzung 2) eine Bandbreite von zulässigen Nutzungen, so dass in der TF 1 auf den Durchführungsvertrag (DV) verwiesen wird (§12 Abs. 3a BauGB). § 4 Abs. 1 DV verweist hinsichtlich der Bauverpflichtung auf den Vorhaben- und Erschließungsplan. Dieser enthält aber nicht die erforderliche Konkretisierung. Maßgeblich kann nur die Projektplanung sein. § 4 Abs. 1 Satz 2 macht nur Sinn bei Bezug auf die Projektplanung. Diese ist darüber hinaus derart zu konkretisieren, dass erkennbar ist, wo die gewerblichen Nutzungen und die Kita geplant sind.“

Der Projektplan mit der Darstellung der gewerblichen Nutzungen sowie der Kita liegt nunmehr vor.

2. „Die Abstandsflächenüberdeckungen zwischen dem mittleren Gebäude (Haus F) und den Häusern E und G sind im Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse nicht hinreichend geprüft. Das bauordnungsrechtliche erforderliche Maß beträgt hier nicht 2x3m, sondern 2x0,4H. Die geplanten Staffelgeschosse sind zu berücksichtigen. Entgegen den Ausführungen enthält die Projektplanung in den Häusern E und G in diesen Bereichen Aufenthaltsräume, so auch Abb. 7, S. 60 (jetzt S. in der Begründung, die nur ein Fenster haben und zwar zur kritischen Seite. Von einer „Randlage“ kann hier nicht gesprochen werden. Auch wenn in der Projektplanung der Abstand etwas größer ist als im VB-Plan fehlt der Nachweis gesunder Wohnverhältnisse.“

Der Nachweis der gesunden Wohnverhältnisse wurde erbracht. (Kap. II 8.3.2) sowie Besonnungsnachweis, Fuchshuber Architekten vom 19.3.2013

Die Beanstandungen wurden somit ausgeräumt.

Über die Beanstandungen hinaus wurde empfohlen in einer ergänzenden Vereinbarung zum Durchführungsvertrag folgende Punkte auszunehmen:

1. „Um stadtgestalterischen und städtebaulichen Anforderungen Genüge zu tun ist im Vertragstext oder in der Projektplanung zu regeln, dass die Grenze zwischen privatem Grundstück und Park durch eine Mauer markiert wird entsprechend der Abstimmung mit SenStadt Um. Diese ist in der Projektplanung bisher nicht erkennbar.“

Dieser Empfehlung wurde nicht gefolgt

Begründung:

Die Gestaltung der Grenze zwischen Privatgrundstück und Park erfolgt in einer Grenzbereichsvereinbarung, die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt bzw. GrünBerlin mit dem Vorhabenträger verhandelt und abschließt. Eine Doppelregelung ist nicht erforderlich.

Die Grenzbereichsvereinbarung wurde unter § 4 in die 1. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE Flottwellstraße Mitte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg aufgenommen. (Kap. II. 4.1)

2. „Im DV ist weder der Zeitpunkt der Zahlungsverpflichtung noch eine Bürgschaft für die Ausgleichsmaßnahme (§ 4 Abs. 2) geregelt.“ Es wird empfohlen, dringend eine ergänzende vertragliche Vereinbarung abzuschließen.“

Dieser Empfehlung wurde nicht gefolgt.

Begründung:

Der Ausgleichsbetrag wurde bereits durch den Vorhabenträger an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt gezahlt.

3. „In § 5 soll die Kostentragung für die Änderung des Signalprogramms an lichtsignalisierten Knotenpunkten geregelt werden. Die Anlage 5, auf die verwiesen wird, ist aber keine Vereinbarung mit der VLB, sondern lediglich die Beauftragung für die Vorplanung. Offenkundig soll der Vorhabenträger zunächst die Gesamtkosten tragen, ohne dass dies ausdrücklich vereinbart wurde, um dann die Hälfte vom Vorhabenträger Baufeld Nord erstattet zu bekommen. Um nicht in die Gefahr einer Vorabbindung zu geraten, wird empfohlen, die Kostentragung dahingehend zu regeln, dass der Bezirk sich verpflichtet die Hälfte der Kosten zu übernehmen, ungeachtet der Möglichkeit der Erstattung durch den Vorhabenträger des Baufelds Nord. Sollte mit dem Vorhabenträger des Baufelds Nord keine entsprechende Vereinbarung zu Stande kommen, wäre der Bezirk ohnehin vermutlich schadensersatzpflichtig.“

Dieser Empfehlung wurde nicht gefolgt.

Begründung:

Die Regelung zur Kostentragung hinsichtlich der Anpassung der Verkehrsampeln soll so bleiben. Die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vorgeschlagene Regelung führt zu Schwierigkeiten in der haushalterischen Darstellung und zu einem erheblichen Aufwand im Bezirk, der in keinem Verhältnis zur Summe (ca. 2.000,00€) steht.

4. „In der Auswertung zur Öffentlichkeitsbeteiligung sowie in der Begründung (u.a. S. 81 und 95) wird darauf hingewiesen, dass die zum Bezirk Mitte gehörende Flottwellstraße zu einer Wohnstraße umgebaut werden soll und der Vorhabenträger sich an den Kosten beteiligen werde. Es wird empfohlen, dass eine entsprechende „Willensbekundung“ in den Durchführungsvertrag aufgenommen wird.“

Dieser Empfehlung wurde gefolgt.

Siehe 1. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE Flottwellstraße Mitte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, (Kap. II. 4.1)

5. „Das Niederschlagsentwässerungskonzept ist offenkundig ein wichtiger Baustein bei diesem Vorhaben. In der Auswertung der Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung wird wiederholt darauf hingewiesen, dass es im Baugenehmigungsverfahren abgestimmt, im Vertrag geregelt (S.54) oder durch die Baugenehmigung dauerhaft gesichert werde (S 73). Eine Baugenehmigung ist aber keine dauerhafte Sicherung. Es wird empfohlen,

dass das Niederschlagsentwässerungskonzept zumindest in den Grundzügen vertraglich vereinbart wird.“

Dieser Empfehlung wurde gefolgt.

Siehe 1. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE Flottwellstraße Mitte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, (Kap. II. 4.1)

6. Des Weiteren geht die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt davon aus, dass der Bezirk die Eintragung einer Baulast für die auf die zukünftigen öffentlichen Parkflächen entfallenden Abstandsflächen als Selbstverpflichtung betrachtet, so lange der Park noch nicht als Grünanlage gewidmet ist.

Der Park wurde bereits am 17. Dezember 2011 als öffentliche Grün- und Erholungsanlage mit der Zweckbestimmung „naturnahe Freifläche“ gewidmet. (Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin Nr. 55 vom 16.12.2011)

Redaktionelle Änderungen der Planzeichnung

Klarstellung der textlichen Festsetzung 5

Die textliche Festsetzung Nr. 5 ist unbestimmt. Weder die textliche Festsetzung noch die Begründung stellen klar, was gemeint sei. Der Hinweis auf die einzuhaltende Geschoßfläche sei überflüssig.

Die textliche Festsetzung wird im Sinne einer Klarstellung redaktionell geändert:

„Oberhalb der Oberkanten der zugelassenen obersten Geschosse sind Solaranlagen bis zu einer Höhe von maximal 2 m zulässig, wenn Sie nicht zur Überschreitung von Abstandsflächen gemäß § 6 BauOBln führen.“

Korrektur der textlichen Festsetzung Nr. 10

Das Wort „ist“ fehlte und wird ergänzt.

Ergänzung der textlichen Festsetzung Nr. 14

In einem Rundschreiben Nr. 1/2013 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt vom 28.2.2013 zur Festsetzung von GR/GRZ im Zusammenhang mit einer Baukörperausweisung in B-Plänen wurde auf der Grundlage eines Urteils des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg folgendes festgelegt:

„Bei der Baukörperausweisung werden in Berlin die (künftigen) Baukörper allseitig eng mit Baugrenzen umschlossen; die Grundfläche bzw. die Grundflächenzahl werden nicht noch einmal numerisch festgesetzt. Die durch Planzeichnung ganz konkret festgelegte Fläche des Baukörpers ist eine Festsetzung mit Doppelcharakter; sie bestimmt zum einen die zulässige Grundfläche im Sinne des § 16 BauNVO und ist Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO; zum anderen legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest. In der Planbegründung nach § 9 Abs. 8 BauGB ist auf die zeichnerische Festsetzung der zulässigen Grundfläche hinzuweisen.

Nach bisherige Rechtsprechung des OVG Berlin-Brandenburg ist diese Festsetzungspraxis nicht beanstandet worden.....Nach Auffassung des Gerichts ist die Festsetzung nur dann eine solche nach § 16 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO, wenn ein „ausdrücklicher Hinweis“ erfolgt, „dass in der zeichnerischen Festsetzung der Baukörperausweisung zugleich eine Festsetzung zur Größe der Grundfläche liegen soll“.

„Um gerichtlichen Zweifeln „angesichts der ausdrücklichen gesetzlichen Vorgabe in § 16 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO und damit Unsicherheiten hinsichtlich der planungsrechtlichen Rechtmäßigkeit zu begegnen, bedarf es einer Änderung der Berliner Praxis.“

„Bei einer Baukörperausweisung ist in den textlichen Festsetzungen des B-Plans ab sofort ausdrücklich auf die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare

Grundstücksfläche Bezug zu nehmen und festzusetzen, dass diese gleichzeitig die maßgebliche Grundfläche sein soll.“

Für die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne bedeutet dies:

„Liegt die Beschlussfassung der BVV bereits vor, bedarf es nach Aufnahme der Textlichen Festsetzung keiner nochmaligen Beteiligung der BVV, weil lediglich die ursprünglich verwendete, aber vom Gericht künftig als möglicherweise unzulässig erachtete „Doppelfestsetzung“ durch eine andere (richtige) Festsetzung ersetzt wird (Klarstellung), die dem planerischen Willen der BVV entspricht. Dies gilt nur, wenn die Begründung bereits den entsprechenden Hinweis beinhaltet.“

Die Begründung zum B-Plan VI-140h VE beinhaltet diesen Hinweis.

Die textliche Festsetzung Nr. 14 wurde neu aufgenommen, (Kap. II 8.2.1). Sie lautet:

„Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.“

Ergänzung der textlichen Festsetzung Nr. 15

Aus der Baukörperausweisung ergibt sich eine GRZ von 0,46 nach der Begründung. Danach beträgt die nach § 19 Abs. 4 BauNVO mögliche GRZ 0,69. Tatsächlich soll aber die Möglichkeit bestehen, die gesamte für die Tiefgarage zur Verfügung stehende Fläche ausschöpfen zu können bis zu einer GRZ von 0,8. Es wird empfohlen, dies durch eine entsprechende textliche Festsetzung klarzustellen.

Der Empfehlung wurde gefolgt und eine textliche Festsetzung Nr. 15 ergänzt

Für die Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung darf die im zeichnerischen Teil festgesetzte Grundfläche bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden.

Unter der Legende wird der 2. Halbsatz des 1. Satzes „auch soweit sie in diesem vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht verwendet werden.“ gestrichen. Er ist nicht erforderlich, da die Legende bereits auf die verwendeten Planzeichen reduziert ist.

Weitere redaktionelle Änderung der Begründung

Neben den Anpassungen durch die redaktionellen Änderungen der textlichen Festsetzungen in der Planzeichnung wurden weitere redaktionelle Änderungen / Korrekturen in der Begründung vorgenommen.

12 Erneuter Festsetzungsbeschluss

Das Bezirksamt Friedrichshain – Kreuzberg hat am 23. April 2013 redaktionelle Änderungen des Bebauungsplans VI-140h VE einschließlich Begründung, die 1. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ im Bezirk Friedrichshain – Kreuzberg mit einer Anlage (3a) sowie den Erlass der Rechtsverordnung beschlossen.

Der BVV-Beschluss erfolgte am 15. Mai 2013.

13 Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt

Die Festsetzung des Bebauungsplans VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ wurde am 29. Juni 2013 im Gesetz- und Verordnungsblatt verkündet.

V Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509) in Verbindung mit § 233 Abs. 1 BauGB

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

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466)

Planzeichenverordnung 1990 vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (1509)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BnatSchG in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 21. Januar 2013 (BGBl. I S. 95)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln) in der Neufassung vom 3. November 2008 (GVBl. S. 378), zuletzt geändert durch Artikel II Nr. 2 des Gesetzes vom 20. Mai 2011 (GVBl. S. 209)

Aufgestellt: Berlin, den __.__.____

Bezirksamt Friedrichshain – Kreuzberg von Berlin

Abt. Finanzen, Personal und Stadtentwicklung,

Stadtentwicklungsamt

– Fachbereich Stadtplanung –

Peckskamp

Fachbereichsleiter

VI Anhang

1 Textliche Festsetzungen

1. Im Bereich des Vorhaben- und Erschließungsplanes sind im Rahmen der festgesetzten Nutzungen nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet hat.
2. In den Wohngebäuden sind Wohnungen zulässig. In den Erdgeschossen und 1. Obergeschossen sind folgende weitere Nutzungen zulässig:
 - die der Versorgung des Gebiets dienende Läden und Gastronomiebetriebe
 - Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke
 - nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe
 - Räume für freie Berufe
3. Oberhalb der festgesetzten Traufhöhe von 56,70 m ü NHN ist ein Staffelgeschoss zugelassen, wenn es kein Vollgeschoss ist und eine Oberkante von 60,20 m ü NHN nicht übersteigt
4. Oberhalb der Oberkanten der zugelassenen obersten Geschosse sind technische Dachaufbauten bis zu einer Grundfläche von 25 vom Hundert der darunter liegenden Grundfläche der baulichen Anlage bis zu einer Höhe von 2,5 m zulässig. Mit Ausnahme von Aufzugüberfahrten müssen diese mindestens 2,5 m hinter der Außenkante des Gebäudes zurückgesetzt sein.
5. Oberhalb der Oberkanten der zugelassenen obersten Geschosse sind Solaranlagen bis zu einer Höhe von maximal 2 m zulässig, wenn Sie nicht zur Überschreitung von Abstandsflächen gemäß § 6 BauOBln führen.
6. Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind Stellplätze und Garagen unzulässig. Dies gilt nicht für Tiefgaragen.
7. Sofern Wohnungen ausschließlich Aufenthaltsräume mit einziger Lüftungsmöglichkeit zu den Fassaden zwischen den Punkten CDE und F, G und H, I und J, K und L, M und N, OPQ und R haben, sind diese Aufenthaltsräume mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten. An der Fassade zwischen den Punkten PQ und R gilt dies auch für Geschosse oberhalb der festgesetzten Traufhöhe von 56,70 m ü NHN. Es kann im Einzelfall davon abgesehen werden, wenn durch Rücksprünge in der Fassade eine ausreichende Lärminderung erfolgt.
8. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans ist die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeloxiden, Stickstoffoxiden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffs vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind.
9. Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen sind gärtnerisch anzulegen und zu unterhalten. Die Bepflanzungen sind zu erhalten. Das gilt auch wenn unter diesen Tiefgaragen hergestellt werden. Die Erdschicht über der Tiefgarage muss mit Ausnahme der Flächen STUVS und WXYZW mindestens 0,70 m betragen. Die Erdschicht auf den Flächen STUVS und WXYZW muss mindestens 0,50 m betragen. Die Festsetzung gilt nicht für Terrassen, Wege, Zufahrten für Rettungsfahrzeuge und die notwendigen Spielplätze gemäß § 8 Abs. 2 der Bauordnung Berlin.
10. Pro 1.000 m² Grundstücksfläche ist ein heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 18-20 cm zu pflanzen. Bei der Ermittlung der Zahl der zu pflanzenden Bäume sind vorhandene Bäume einzurechnen. Die Anpflanzungen sind dauerhaft zu pflegen und bei Abgang zu ersetzen.

11. Mindestens 40 vom Hundert der Dachflächen sind extensiv zu begrünen.
12. Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und B ist zugleich Straßenbegrenzungslinie.
13. Im Geltungsbereich treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.
14. Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.
15. Für die Anlagen im Sinne des § 19 Abs. 4 Satz 1 der Baunutzungsverordnung darf die im zeichnerischen Teil festgesetzte Grundfläche bis zu einer GRZ von 0,8 überschritten werden.