

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 BauGB

zum

vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140i VE

„Flottwellstraße Nord“

für die Grundstücke Flottwellstraße 32-45 und das Flurstück 70/1 (teilweise)
im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg

26.01.2016

Inhalt

I	Planungsgegenstand	1
1	Veranlassung und Erforderlichkeit	1
2	Plangebiet	2
2.1	Geltungsbereich	2
2.2	Eigentumsverhältnisse	2
2.3	Stadträumliche Einordnung	2
2.4	Bestand und Realnutzung	2
2.5	Denkmalschutz	3
2.6	Erschließung und Versorgung	4
2.6.1	Verkehrliche Erschließung	4
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)	8
3.3	Flächennutzungsplan	8
3.4	Stadtentwicklungsplanung	9
3.5	Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)	9
3.6	Landschaftsprogramm, Artenschutzprogramm	10
3.7	Planwerk Innere Stadt 2010	10
3.8	Bestehendes Planungsrecht	11
3.9	Städtebaulicher Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks	12
3.10	Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB	12
3.11	Entwurf des Bebauungsplans VI-140	12
II	Planinhalt	13
1	Entwicklung der Planungsüberlegungen	13
1.1	Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes	14
1.2	Vorhabenbeschreibung	14
1.2.1	Projektbeschreibung	14
1.2.2	Verkehrerschließung	15
2	Durchführungsvertrag	15
2.1	1. Änderungsvereinbarung	16
2.2	2. Änderungsvereinbarung	16
3	Intention des Plans	16
3.1	Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung	16
4	Umweltbericht	17
4.1	Einleitung	17
4.1.1	Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans	18
4.1.2	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	18
4.2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen	23
4.2.1	Untersuchungsrahmen	23
4.2.2	Bestandsaufnahme und -bewertung des derzeitigen Umweltzustandes	25
4.2.3	Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes	32
4.2.4	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	46

4.3	Zusätzliche Angaben	47
4.3.1	Technische Verfahren und verwendete Unterlagen	47
4.3.2	Umweltmonitoring	51
4.4	Allgemein verständliche Zusammenfassung	52
5	Wesentlicher Planinhalt	53
6	Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen	53
6.1	Art der baulichen Nutzung	53
6.1.1	Verpflichtung des Vorhabenträgers	53
6.1.2	Zulässige Nutzungen	54
6.2	Maß der Nutzung	55
6.2.1	Grundfläche	55
6.2.2	Geschossfläche	55
6.2.3	Höhe baulicher Anlagen, Traufhöhen und Oberkanten	58
6.3	Überbaubare Grundstücksfläche / erweiterte Baukörperausweisung	59
6.3.2	Geringere Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl	61
6.4	Tiefgaragen, Stellplätze	64
6.5	Immissionen	65
6.5.1	Verkehrslärm	65
6.5.2	Gewerbelärm	74
6.5.3	Lärm durch die „Spielfläche unter der U1, Westpark“	74
6.5.4	Luftreinhaltung	74
6.5.5	Erschütterungen	76
6.6	Grünordnerische Festsetzungen	76
6.7	Verkehrliche Erschließung	76
6.8	Außerkräfttreten verbindlicher Festsetzungen	77
6.9	Nachrichtliche Übernahme	77
7	Abwägung der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB	77
8	Abwägung der Beteiligung der Offenlage gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	81
	Gestaltung des öffentlichen Raumes	89
III	Auswirkungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans	108
1	Bodenrechtliche Auswirkungen	108
2	Städtebauliche Auswirkungen	108
3	Auswirkungen auf die Verkehrssituation	108
4	Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur	108
5	Auswirkungen auf die Kultur und den Denkmalschutz	109
6	Auswirkungen auf die Umwelt	109
7	Auswirkungen auf das Gender Mainstreaming	110
8	Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung	110
IV	Verfahren	111
1	Teilungsbeschluss	111
2	Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung VI-140 gemäß § 3 Abs. 1 BauGB	111
3	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger VI-140 gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	111
4	Mitteilung der Planungsabsicht VI-140i VE	112
5	Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140i VE	112
6	Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB VI-140i VE	112
7	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB VI-140i VE	113

8	Abschluss des Durchführungsvertrages und 1. Änderungsvereinbarung	114
9	Festsetzungsbeschluss	114
10	Anzeigeverfahren	114
11	Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung	118
12	Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	118
13	Erneuter Festsetzungsbeschluss	121
14	Anzeigeverfahren	121
15	Beschluss über den Erlass der Rechtsverordnung	121
V	Rechtsgrundlagen	122
VI	Anhang	124
1	Textliche Festsetzungen	124

I Planungsgegenstand

1 Veranlassung und Erforderlichkeit

Das Plangebiet „Flottwellstraße Nord“ liegt am nordwestlichen Rand des sogenannten Gleisdreiecks des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg. Das gesamte Areal des Gleisdreiecks wird nach Aufgabe der ursprünglichen Bahnnutzung und 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 mehrerer Baufelder zur Arrondierung der angrenzenden Stadtteile vor. Planungsrechtlich wurden diese Entwicklungsziele durch Aufstellung des Rahmenbebauungsplans VI-140 umgesetzt, 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 Bebauungsplans VI-140 und gleichzeitig die Aufstellung des Bebauungsplanes VI-140i für das Gebiet „Flottwellstraße Nord“ beschlossen.

Eine städtebauliche Studie, die Anfang 2011 im Rahmen eines kooperativen Planungsverfahrens mit zwei ausgewählten Planungsbüros und in enger Abstimmung mit den Eigentümern sowie dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg für die drei Baufelder an der Flottwellstraße erarbeitet wurde, sollte auch unterschiedliche Ansätze und Vorschläge zur Nutzung und Bebaubarkeit des gesamten Baufeldes Flottwellstraße aufzeigen. Für das Baufeld Nord wurde hinsichtlich der Nutzungsart alternativ zu einer reinen Kerngebietsnutzung auch eine Kombination einer Kerngebietsnutzung (Hotel im Norden) und Wohnen im Süden diskutiert und für positiv erachtet.

Die neuen Eigentümer des Baufeldes „Flottwellpromenade I GmbH, Flottwellpromenade II GmbH, Flottwellpromenade GmbH & Co. OHG“ beabsichtigen nun, auf dem ca. 0,7 ha großen nördlichen Baufeld in der Flottwellstraße in Anlehnung an die städtebauliche Studie ein Hotel sowie zwei Wohnhäuser zu errichten. Das geplante Hotel umfasst ca. 110 Zimmer im Kreuzungsbereich zum Schöneberger Ufer. Die beiden Wohngebäude sollen ca. 140 Wohnungen beherbergen. Aufgrund der Konkretisierung des Vorhabens haben die Eigentümer einen Antrag auf Umstellung des bisherigen Bebauungsplanverfahrens VI-140i, das eine Angebotsplanung darstellte, auf einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140i VE gemäß § 12 Abs. 2 BauGB gestellt, der auf das konkrete Vorhaben abgestimmt ist.

Da die 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 15.05.2012 beschlossen das Bebauungsplanverfahren entsprechend dem Antrag der Vorhabenträgerin als vorhabenbezogener Bebauungsplan durchzuführen. Der Vorhaben- und Erschließungsplan ist Bestandteil des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Im Baunutzungsplan ist die Fläche als Bahnfläche ausgewiesen, da das gesamte Areal des Gleisdreiecks ursprünglich planfestgestelltes Bahnbetriebsgelände war. Der größte Teil der Flächen ist von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Nach der Freistellung richtet sich die planungsrechtliche Beurteilung der Flächen nach den Planersatzvorschriften des § 34 BauGB. Die Durchführung des Bebauungsplanes ist erforderlich, da es auf Grund der städtebaulichen Situation eines Bebauungsplans zur städtebaulichen Einordnung des Vorhabens bedarf. Durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140i VE werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung geschaffen.

Das Vorhaben berührt aufgrund der Lage an einer übergeordneten Straßenverbindung mit Verbindungsstufe II, dem Schöneberger Ufer sowie der Lage an Teilen des unterirdischen Nord-Süd-Eisenbahntunnels mit Gleisanlagen der Fern-, Regional- und S-Bahn die dringenden Gesamtinteressen Berlins und wird daher vom Bezirksamt gemäß § 7 AGBauGB durchgeführt.

2 Plangebiet

2.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-140i VE umfasst die Grundstücke Flottwellstraße 32-45 und das Flurstück 70/1 (teilweise) und liegt östlich der Flottwellstraße und nördlich der verlängerten Lützowstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, im Ortsteil Kreuzberg.

Zur Zeit der Aufstellung bezog sich der Titel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans auf die Flurstücke 3284, 3283, 3282 und 70/1 (teilweise). Die Flurstückbezeichnungen des Plangebiets haben sich während der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens jedoch geändert. Das Plangebiet, auf denen das Vorhaben errichtet wird, umfasst zum heutigen Stand (Juni 2014) das Flurstück 3439 und eine Teilfläche des Flurstücks 3441, wobei das tatsächliche Plangebiet in seiner Abmessung unverändert ist. Das Flurstück 70/1 bleibt von der Änderung der Flurstückbezeichnung unberührt. Aus diesem Grund wurde der Titel geändert und im Sinne der Eindeutigkeit auf die Hausnummern bezogen.

Das ca. 7.065 m² große Grundstück wird nördlich durch das Schöneberger Ufer bzw. durch die geplante Zufahrt des Rettungsplatzes (planfestgestellte Fläche außerhalb des Geltungsbereichs), westlich durch die Flottwellstraße, südlich durch die verlängerte Lützowstraße und östlich durch die Grünfläche Gleisdreieck begrenzt. Das Plangebiet liegt derzeit brach, nachdem ein Golfplatz als Zwischennutzung im Jahr 2009 aufgegeben wurde.

Eine Teilfläche des Flurstücks 70/1 der an der nördlichen Spitze des Vorhabens angrenzenden Straßenverkehrsfläche wird gemäß § 12 Abs. 4 BauGB in den vorhabenbezogenen Bebauungsplan einbezogen, da das Vorhaben in den oberen Geschossen in den Straßenraum hineinragt.

Die Bezirksgrenze zum Bezirk Mitte schließt direkt an die westliche Grundstückskante an.

2.2 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümer sind die „Flottwellpromenade I GmbH, Flottwellpromenade II GmbH, Flottwellpromenade GmbH & Co. OHG“.

2.3 Stadträumliche Einordnung

Der Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans liegt in der Berliner Innenstadt, südlich des Potsdamer Platzes in Sichtachse des Tilla-Durieux-Parks. Er befindet sich am nordwestlichen Rand des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg im Ortsteil Kreuzberg. An die westliche 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 Süden schließen sich die beiden anderen Teilflächen des Baufeldes Flottwellstraße (VI-140h VE und VI-140g VE) an. Östlich befindet sich das Gelände der Parkanlage Gleisdreieck, der sogenannte Westpark. Im Westen verläuft die Flottwellstraße. Auf der gegenüber liegenden Seite der Flottwellstraße befindet sich entlang des Schöneberger Ufers bis zur Straße Am Karlsbad eine öffentliche Parkanlage.

2.4 Bestand und Realnutzung

Das Plangebiet liegt derzeit (Betrachtungszeitraum 2012) brach, die Zwischennutzung als Golfplatz wurde im Jahr 2009 aufgegeben. Das Areal ist unbefestigt und liegt im südlichen Teil mit ca. 37,0 m ü NHN ca. 3 m über dem heutigen Straßenniveau. Nach Norden fällt das Areal auf ca. 34,0 m ü NHN ab und befindet sich am Schöneberger Ufer auf dem Straßenniveau.

Der Höhenunterschied ist auf die ursprüngliche Bahnnutzung zurück zu führen. Zur Jahrhundertwende wurden vorhandene natürliche Reliefunterschiede künstlich durch Auffüllung nivelliert, um den Schienenverkehr gegenüber dem angrenzenden Straßenverkehr in eine höhere Ebene zu verlagern. Zur Parkanlage im Osten hin fällt das Plangebiet nur unwesentlich ab. Der Westpark wurde 2013 eröffnet.

Im Norden ist das Gebiet teilweise von dem Nord-Süd-Fernbahntunnel unterbaut. Dieser darf nicht überbaut werden. Darüber hinaus ist (nach Schreiben der DB Service Immobilien GmbH vom 06.07.2011 an den Vorhabensträger) ein Schutzabstand von mindestens 2 m einzuhalten.



Abb. 1: Lage des Baugebiets

2.5 Denkmalschutz

Im Geltungsbereich befinden sich keine in die Denkmalliste Berlin (Denkmalliste Berlin, Stand 15. Mai 2001, ABI. Nr. 29 vom 14.06.2001, und in der jeweils fortgeschriebenen Fassung, Stand 14.01.2011) eingetragenen Gebäude und Anlagen oder Bodendenkmale. In der Umgebung befinden sich mehrere Baudenkmale sowie zwei Denkmalbereiche.

Baudenkmal in unmittelbarer Umgebung

Nordöstlich des Geltungsbereichs ist die Köthener Brücke, 1910 von Arno Koernig und Friedrich Krause in die Denkmalliste eingetragen (Nr. 09031182).

Denkmalbereiche (Gesamtanlage) in unmittelbarer Umgebung

Nördlich des Geltungsbereichs ist am Schöneber Ufer und Reichpietschufer die Uferbefestigung mit Auf- und Abgängen sowie begrüntem Uferstreifen mit Baumpflanzungen und Geländer, Oberschleuse und Unterschleuse mit Flutgraben, 1845-50, Ausbau 1883-90 und 1936-40 für den Landwehrkanal denkmalgeschützt (Nr. 09050364).

Östlich des Geltungsbereichs befindet sich die als Gesamtanlage denkmalgeschützte Hochbahnanlage Skalitzer Straße / Gitschiner Straße (ehemalige Stammbahn) zwischen Oberbaumbrücke und Dennewitzstraße bzw. Köthener Brücke (heute Teil der U1) und zwischen Reichpietschufer und Bezirksgrenze Schöneberg (heute Teil der U2) mit stillgelegter

Gleisschleife am Gleisdreieck, Hochbahn-Viadukt, 1896-1902 von Siemens & Halske (Ingenieur Heinrich Schwieger), Umbau 1912-13 (Nr. 09031105).

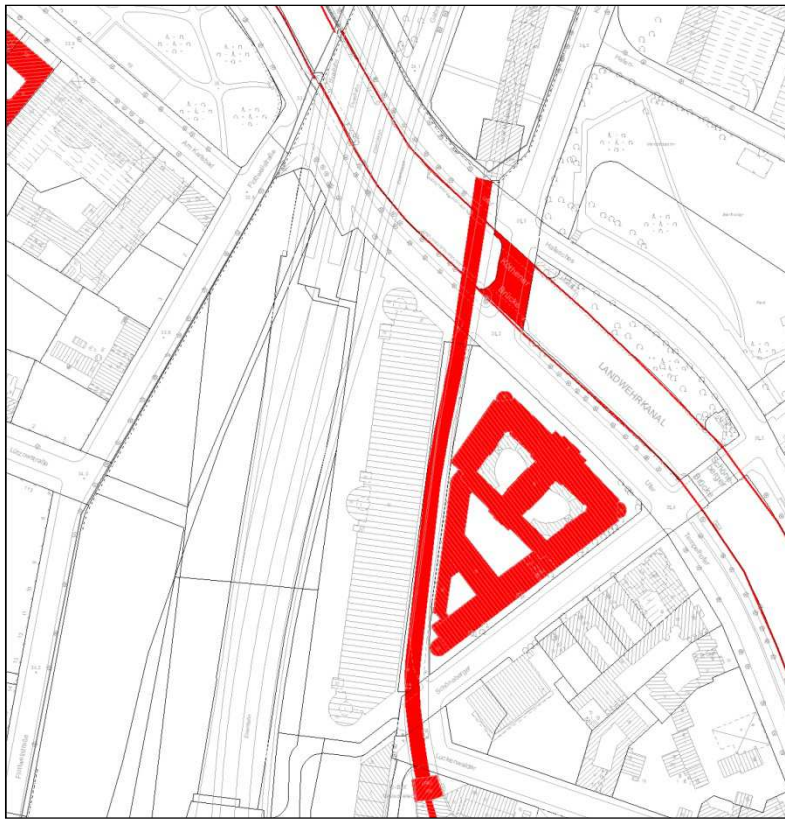


Abb. 2: Ausschnitt aus der Denkmalkarte Berlin, Stand: 30.11.2011

Bodendenkmal

Für den beplanten Bereich nennt das aktuelle öffentliche Verzeichnis der Denkmale in Berlin derzeit keine Bodendenkmale.

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

2.6 Erschließung und Versorgung

2.6.1 Verkehrliche Erschließung

Individualverkehr

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

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).

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 verkehrli-

chen 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).

(In der aktuellen Vorhabenplanung für die Flottwellstraße Nord hat sich die Anzahl der Hotelzimmer gegenüber dem zugrunde gelegten Nutzungskonzeptes um 10 Zimmer erhöht. Aufgrund der vorgenommenen worst-case-Betrachtung (siehe Kap. 4.3.1.5) ist dies für das Ergebnis jedoch vernachlässigbar, darüber hinaus hat sich die Geschoßfläche für das Wohnen auf 15.500 m² (geplant mit ca. 140 WE) reduziert.)

Es wurden ebenfalls die geplanten bzw. zwischenzeitlich 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 Baufelder östlich der Flottwellstraße ist im Kfz-Verkehr ein zusätzliches Verkehrsaufkommen zu erwarten, das im Ziel- und Quellverkehr jeweils ca. 1.050 Kfz-Fahrten umfasst. In der Spitzenstunde am Vormittag sind insgesamt 98 abfahrende Kfz/h und 85 anfahrende Kfz/h zu erwarten. In der Spitzenstunde am Nachmittag umfasst die Zahl der anfahrenden Fahrzeuge 101 Kfz/h und 143 abfahrende Kfz/h.

Von den Nutzungen, die im Plangebiet VI -140i VE realisiert werden sollen, ist ein tägliches Verkehrsaufkommen im Ziel- und Quellverkehr von jeweils 415 Kfz/24h zu erwarten.

Darüber hinaus wurde berücksichtigt, dass durch die 300 Wohneinheiten, westlich der Flottwellstraße 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 anfahrende und 25 abfahrende Fahrzeuge zu erwarten.

In der Tabelle 2 ist der Prognosenußfall (PNF) ohne Entwicklung und der Prognoseplanfall (PPF) mit der Entwicklung östlich und westlich der Flottwellstraße dargestellt. In den beiden rechten Spalten ist die Veränderung im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenußfall in absoluten Zahlen und in Prozent dargestellt.

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 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 neu gebaute Wohnbebauung besteht.

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

Straße	Abschnitt	DTV _{WT} PNF	DTV _{WT} PPF	Vergleich PPF-PNF	
		Kfz/24 h		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

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

Rad- und Fußgängerverkehr

Im angrenzenden neuen Stadtpark sind sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung neue Rad- und Fußgängerverbindungen vorgesehen, die z. T. Bedeutung als übergeordnete städtische Verbindung haben (Radfernweg Berlin-Leipzig) haben. 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. Die künftigen Bewohner und Beschäftigten des Quartiers werden von den neuen Wegebeziehungen des Westparks profitieren, der Weg zum U-Bahnhof wird durch den PARK verkürzt.

In fußläufiger Entfernung ist zudem der U-Bahnhof Mendelssohn-Bartholdy-Park gut erreichbar, 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. 1.200 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, der Trassenverlauf wird aber weiterhin berücksichtigt.

2.6.2 Technische Infrastruktur

Hinsichtlich der Erschließung mit technischer Infrastruktur ist das Gebiet grundsätzlich über die in der Flottwellstraße liegenden Versorgungsleitungen erschlossen.

Trinkwasser

In der Flottwellstraße liegen Wasserversorgungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe (BWB), die im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung stehen. Inwieweit sich aus der Planung ein Bedarf für Neuberohrungen oder Leitungsverstärkungen ergibt, ist in der weiteren Vorhabenplanung 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, 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. Nach Schreiben der BWB vom 27.04.2012 ist von einer abzunehmenden Regenwassermenge von 8 l/s* auszugehen. Auf den Grundstücken anfallendes gering verschmutztes Niederschlagswasser, z.B. von Dachflächen, sollte auf den Grundstücken direkt versickert werden, sofern die erforderlichen Voraussetzungen bestehen. Diese Voraussetzungen wurden untersucht (Machbarkeitsstudie Niederschlagsentwässerung, FPB April 2012) und werden im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert.

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.

Fernwärme

Innerhalb der Flottwellstraße befinden sich Leitungen für Fernwärme. Das Gebiet wird an das Fernwärmenetz angeschlossen.

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 vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140i VE entsprechen den Grundsätzen zur Siedlungsentwicklung. Diese 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 der Geltungsbereich 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 Ziel 4.5 (Z) Abs. 1 Nr. 2 ist die Entwicklung von Siedlungsflächen im Gestaltungsraum Siedlung möglich.

3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan FNP in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 17. November 2015 (ABl. S. 2674) stellt für den Geltungsbereich eine gemischte Baufläche M2 dar. Die gemischte Baufläche M2 zeichnet sich durch eine mittlere Nutzungsintensität und -dichte aus und hat überwiegend Mischgebietscharakter. Östlich angrenzend ist eine Grünfläche dargestellt.

Das Schöneberger Ufer und das Reichpietschufer sind als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen und der Landwehrkanal als Wasser dargestellt. Unmittelbar westlich an den Geltungsbereich angrenzend sowie nördlich den Geltungsbereich überlagernd ist eine Grünfläche mit dem Lagesymbol „Parkanlage“ dargestellt, die östlich und westlich von gemischten Bauflächen umgeben ist.

Die Entwicklung des Bebauungsplans erfolgt gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans von Berlin. 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. Dieser Fall ist hier gegeben.

Die geplanten Nutzungen Wohnen, Hotel, sowie ergänzende gewerbliche Nutzungen entsprechen einem Mischgebietscharakter, eine Verzahnung der Parkanlage Am Karlsbad mit dem Westpark ist durch das Vorhaben gegeben. Somit ist das Vorhaben aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar.

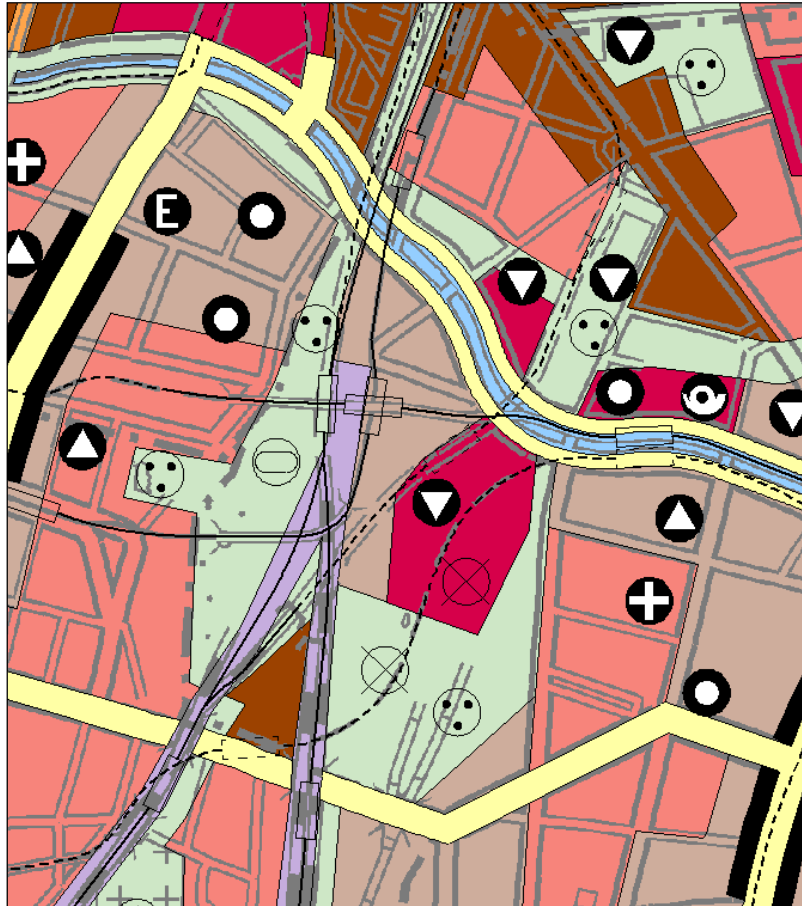


Abb. 3: Flächennutzungsplan Berlin, Stand 2011

3.4 Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklungsplan (StEP) Wohnen

Im StEP Wohnen 2025 ist das Plangebiet als Teil des Neubaubereichs Gleisdreieck, als kurzfristig bis 2016 zu realisierender Wohnungsbau (unter 250 Wohneinheiten) eingestuft.

Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr

Der Flottwellstraße ist im übergeordneten Verkehrsnetz des StEP Verkehr 2025 (Fort-schreibung 2014) im Bestand (2014) keine Funktion zugeordnet. Gleiches gilt für die Pla-nung für das Jahr 2025. Die jetzige Bedeutung der Straße Schöneberger Ufer als überge-ordnete 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 2014 noch als großräumige Straßenverbindung (Stufe I) ein-gestuft – und damit eine Herabstufung erfährt.

3.5 Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)

In der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung Friedrichshain-Kreuzberg, die am 10.07.2007 von der BVV beschlossen wurde, sind die Entwicklungsziele für das gesamte Gleisdreieck bereits einbezogen. Das Plangebiet VI-140i VE ist als Mischgebiet ausgewie-sen, westlich angrenzend ist die künftige Parkfläche als öffentliche Grünfläche dargestellt. Somit entsprechen die Festsetzungen des Bebauungsplanes den Zielen der BEP.

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 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 Infrastrukturf lächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen) entwickelt werden sollen.

Eine vorrangige Entwicklung sollte von Arten ruderaler Standorte (innerstädtische Brachfläche) 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 vielfältigen 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 Bau Feld Flottwellstraße liegt innerhalb einer solchen Ausgleichsfläche 1. Priorität und ist Teil der Ausgleichsflächenkonzeption mit dem Ziel der Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage.

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 um Gebäudechiffren, die beispielhaft sind und aufgrund der Dynamik von Planungsprozessen ggf. modifiziert werden müssen. In einem der im Planwerk formulierten Schwerpunkträume liegt das Bau-feld nicht.

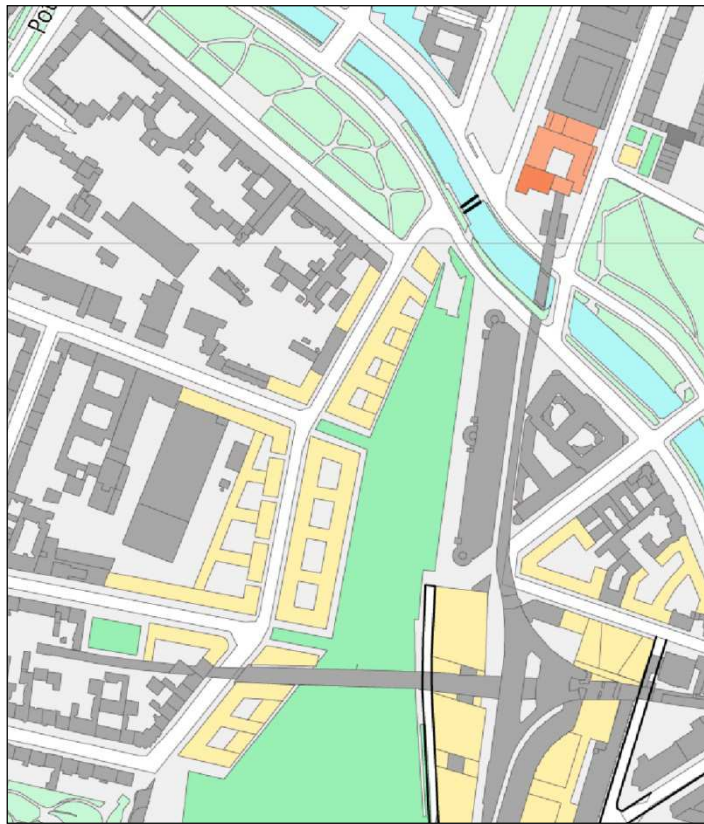


Abb.4: Planwerk Innere Stadt, Stand 2011

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. Ein überwiegender Teil der planfestgestellten Bahnfläche wurde vor dem Hintergrund der geplanten Entwicklung am Gleisdreieck entwidmet. Die Zulässigkeit von Vorhaben auf den Flächen, die aus der Planfeststellung entlassen wurden richtet sich nach § 34 oder § 35 BauGB zu bewerten, (siehe Kap. 3.10)

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

3.9 Städtebaulicher Rahmenvertrag zur Entwicklung des Gleisdreiecks

Im September 2005 wurde ein städtebaulicher 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 weitere städtebauliche Nutzung des Gleisdreiecks abgeschlossen. Die bezirklichen Ziele der städtebaulichen Entwicklung des Gleisdreiecks für einzelne Baufelder wurden formuliert.

3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB

Bereits im Vorfeld erfolgte eine Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreiecksgelände. Danach ist das Plangebiet ohne Durchführung des Bebauungsplangebietes aufgrund seiner Lage innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteils als Innenbereich gemäß § 34 BauGB einzustufen. Dort wird für das Baufeld Nord Gewerbe (Büro und Dienstleistung), eine GFZ von 3,0 für den nördlichen Teil und GFZ 2,5 für den südlichen Teil und eine GRZ 0,7 (Versiegelung bis max. 0,8) sowie eine Firsthöhe bis 25 m als zulässig erachtet.

3.11 Entwurf des Bebauungsplans VI-140

Der Rahmenbebauungsplan 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 die Festsetzung eines Kerngebiets mit einer GRZ von 1,0 und einer GFZ von 3,5 angestrebt. Hintergrund der Festsetzung war es, im nördlichen Teil der Flottwellstraße einen Schwerpunkt für Büro- und Verwaltungsgebäude am Schöneberger Ufer und in den darunter liegenden Baufelder eine Mischgebietsnutzung mit Wohnen in direkter Nähe zum Park zu ermöglichen. Die Gliederung Kerngebiet im Norden und Mischgebiete im Süden resultiert auch aus Immissionsschutzgründen, um sensible Nutzungen – Wohnen – durch gewerbliche orientierte Nutzungen von dem stark befahrenen Schöneberger Ufer abzuschirmen. Die Unterbrechung des Baufeldes durch großzügige Parkeingänge in Verlängerung der einmündenden Straßen (Kurfürsten- Pohl- und Lützowstraße) ist im Bebauungsplanentwurf VI-140 verankert.

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

An den planerischen Entwicklungszielen hält der Bezirk im Grundsatz fest, allerdings mit geringeren Dichten. Die ursprünglich geplanten Festsetzungen des Rahmenbebauungsplans VI-140 werden im Teilbebauungsplan VI-140i VE anhand des angestrebten Nutzungskonzeptes konkretisiert. Die Festsetzung eines Hotels am Schöneberger Ufer sowie die beabsichtigten Wohngebäude stehen im Einklang mit der gewünschten gestaffelten Gliederung der Nutzung.

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 damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie 1997 die Aktualisierung eines städtebaulich-landschaftsplanerischen Entwicklungskonzeptes für das Gleisdreieck beauftragt hat, (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 Aufenthaltsqualität, Nutzungs- und Gestaltqualität entwickelt werden. Die Vorschläge des Entwicklungskonzeptes fanden Eingang in das 1999 beschlossene „Planwerk Innenstadt Berlin“ der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie.

Das Bebauungsplanverfahren VI-140 zur Umsetzung der Entwicklungsziele, das bereits 1994 eingeleitet worden war, konnte nicht weiter durchgeführt werden, nachdem im Rahmen der Trägerbeteiligung von Seiten der Deutschen Bahn AG (DB AG) erhebliche Einwände auf Grundlage einer Vereinbarung von 1994 zwischen dem Land Berlin und der DB AG zur zukünftigen Nutzung des Gleisdreiecks erhoben wurden.

Das Bebauungsplanverfahren VI-140 zur Entwicklung des Gleisdreiecks wurde bei Wahrung der Gesamtkonzeption des Bebauungsplanentwurfs (Stand 1999) modifiziert. Es wurden vier Baufelder bestimmt, darunter das sog. Baufeld Flottwellpromenade, jetzt Flottwellstraße Nord, Mitte und Süd.

Im September 2005 wurde ein städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, (heute für Stadtentwicklung und Umwelt) dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und der Vivico Real Estate GmbH, der Haupteigentümerin der Grundstücke, 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 wurde im Jahr 2006 erneut mit einem Änderungsbeschluss weitergeführt und bis einschließlich der Behördenbeteiligung Ende 2007 durchgeführt. Für die einzelnen Baufelder (auch für den Flottwellstraße Nord) werden bzw. wurden zur Konkretisierung der Planungsziele Teilbebauungspläne aufgestellt, sobald konkrete Planungen zu bestimmten Vorhaben vorliegen / vorlagen.

Zwischenzeitlich wurde für das Baufeld Flottwellstraße Nord eine konkrete Planung entwickelt. Das Baufeld Flottwellstraße Nord soll zu einem attraktiven Hotel- und Wohnstandort

entwickelt werden. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI -140i VE soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen hierfür schaffen.

1.1 Entwicklung des städtebaulichen Konzeptes

Das Baufeld Flottwellstraße Nord 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 Estate GmbH zwei Planungsbüros mit der Erarbeitung städtebaulicher Testentwürfe, die stufenweise in einem diskursiven Verfahren weiter entwickelt wurden. Das Hauptaugenmerk lag dabei zwar auf dem Baufeld Flottwellstraße Mitte. Dies sollte aber in ein Gesamtkonzept für die Bebauung östlich der Flottwellstraße eingebunden sein.

Großer Wert wurde auf die frühzeitige Abstimmung der Planung zwischen Eigentümer und 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-140i VE sein sollte.

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 (Traufhöhe max. 22 m) und sind weitgehend mit 6 bis 7 Vollgeschossen plus Staffelgeschoss geplant.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE bezieht sich auf das nördliche Baufeld. Hier sieht das Konzept in Korrespondenz zum Potsdamer Platz, in Sichtachse zum Tilla-Durieux-Park ein individuelles kompaktes Einzelgebäude als Hotel vor. Diese ist durch ein zusätzliches Geschoß städtebaulich betont. Das südliche angrenzende Gebäude, kann als Wohngebäude genutzt werden und bildet zum Park einen Hof aus. Trotz recht hoher Baudichte entsteht durch die großzügig ausformulierten Wohnhöfe keine räumliche Enge. Das Gesamtkonzept ermöglicht die räumliche Verzahnung von öffentlichem und privatem Grün.

Die verkehrliche Erschließung des Baufeldes erfolgt über die Flottwellstraße.

1.2 Vorhabenbeschreibung

1.2.1 Projektbeschreibung

Die neuen Eigentümer haben das städtebauliche Konzept durch das Vorhaben weiter modifiziert und konkretisiert. Es ist beabsichtigt, auf dem Grundstück ein Hotel mit ca. 110 Zimmern sowie 2 Wohngebäude mit insgesamt ca. 140 Wohneinheiten zu errichten.

Die Planung sieht im nördlichen dreiecksförmigen Bereich ein Hotelgebäude vor. Das Hotelgebäude soll weiterhin als Sonderbaukörper in der Nähe zum Potsdamer Platz die Eingangssituation des Quartiers städtebaulich betonen. Das Gebäude liegt in der Sichtachse des Tilla-Durieux-Parks sowie in Verlängerung der Straßenachse Am Karlsbad.

Das Hotelgebäude wird an der nördlichen Spitze 8 Geschosse (Traufhöhe ca. 25,30 m über Gehweg Flottwellstraße) aufweisen. In einem weiteren Staffelgeschoss werden ein Wellnessbereich und die Technik untergebracht. Eine weitere städtebauliche Besonderheit wird durch eine Auskragung der Gebäudespitze ab dem 1. OG über den Gehweg erzielt.

Der Hauptzugang des Hotelgebäudes befindet sich an der nördlichen Gebäudeseite zum Schöneberger Ufer. Im Nordosten des Hotelgrundstücks wird das Grundstück von dem Nord-Süd-Fernbahntunnel tangiert, der nicht überbaut werden darf und zu dem ein seitlicher Sicherheitsabstand von 2 m eingehalten wird.

Südlich des Hotels werden 2 Wohngebäude so angeordnet, dass sie ein zum Park geöffnetes weites U ausbilden. Die Wohngebäude haben insgesamt 8 Geschosse (Gesamthöhe ca. 25,30 m über OK Flottwellstraße), wobei das oberste Geschoss nach der Traufhöhe von 22,0 m über Gehweg zurückgestaffelt ist. Entlang der Flottwellstraße ist eine 4,50 m tiefe Vorgartenzone geplant. Im nördlichen Wohngebäude ist eine kleine Kindertagesstätte geplant

Zwischen den beiden Wohngebäuden befinden sich an der Flottwellstraße die Zu- und Ausfahrt der Tiefgarage sowie ein Durchgang zum Hof.

Die Tiefgarage für die Wohngebäude wird aufgrund des Geländesprungs von der Flottwellstraße zum Park zum Teil zweigeschossig unterhalb des Hofes angeordnet. Zum Park, dessen Gelände zum Schöneberger Ufer auf Straßenniveau abfällt, entwickelt sich das private Wohngrundstück von einer Ebene zum Park sukzessive zu einem Plateau, das an der höchsten Stelle ca. 2,50 m über dem Parkniveau liegt.

1.2.2 Verkehrserschließung

Die Erschließung der Wohngebäude für den motorisierten Verkehr erfolgt über die Flottwellstraße. Die Anlieferung erfolgt über die Flottwellstraße südlich des Hotelgebäudes. Stellplätze für das Hotel sollen in dem östlich gelegenen Parkhaus untergebracht werden.

Die potentiellen verkehrlichen Auswirkungen der Entwicklung des Plangebietes wurden im Gesamtzusammenhang mit der Entwicklung beidseitig der Flottwellstraße untersucht. Die durchgeführten Leistungsnachweise zeigen, dass das ausgewiesene zusätzliche Verkehrsaufkommen mit der bestehenden Infrastruktur mit mindestens ausreichender Qualität im Verkehrsablauf abgewickelt werden kann.

2 Durchführungsvertrag

Im September 2005 wurde ein städtebaulicher 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 wird zwischen den Eigentümern „Flottwellpromenade I GmbH, Flottwellpromenade II GmbH und Flottpromenade GmbH & Co. OHG“ und dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Durchführungsvertrag abgeschlossen. In diesem verpflichten sich die Vorhabenträger 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 Vertrag als Anlage, beigefügten Projektplan weiter konkretisiert. Dieser besteht aus dem städtebaulichen Konzept, den Hochbauentwürfen und dem Freiraumkonzept.

Darüber hinaus werden im Durchführungsvertrag die folgenden Verpflichtungen der Vivico gegenüber dem Land Berlin aus dem Rahmenvertrag zur Gesamtentwicklung des Gleisdreiecks für das Planungsgebiet konkretisiert und deren Übernahme gesichert. 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. Hier den Bau einer kleinen Kindertagesstätte.
- Eine Regelung der Verpflichtung aus dem Rahmenvertrag, die Übernahme der Kosten für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen, die durch den geplanten Eingriff notwendig werden und außerhalb des Plangebietes entstehen, muss nicht getroffen werden, da aufgrund der bereits vorhandenen Zulässigkeit von Vorhaben gem. § 34 BauGB keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sind..

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
- Abstimmung und Übernahme der Nutzungsgebühren für die Überbauung der öffentlichen Verkehrsfläche an der nördlichen Spitze.

2.1 1. Änderungsvereinbarung

In einer 1. Änderungsvereinbarung wurde geändert, dass sich die Bauverpflichtung aus § 4 Abs. 1 des Durchführungsvertrages nicht auf den Vorhaben- und Erschließungsplan (Anlage 2) bezieht, sondern auf den Projektplan gemäß Anlage 4. Der Projektplan wurde zudem um einen Plan, aus dem sich die Nutzungen ergeben, ergänzt.

2.2 2. Änderungsvereinbarung

In einer 2. Änderungsvereinbarung wurde die Verpflichtung zur Einhaltung der Mindestschallschutzanforderungen der DIN 4109 ergänzt.

Des Weiteren wurde eine Absichtserklärung des Vorhabenträgers aufgenommen, sich an den Umbaukosten der Flottwellstraße zu einer Wohnstraße zu beteiligen. Die Einzelheiten werden in einem Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und dem Bezirk Mitte geregelt.

3 Intention des Plans

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140i VE soll eine geordnete städtebauliche Entwicklung für ein Hotel- und Wohnquartier sichergestellt werden. Er dient zum einen der Wohnraumversorgung der Bevölkerung in innerstädtischer Lage und erweitert zum anderen das zentrale Hotelangebot in infrastrukturell gut versorgter Lage.

Der Bebauungsplan soll gemäß § 1 (5) Baugesetzbuch (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 nutzungsgemischtes Quartier in einem attraktiven Wohnumfeld entstehen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI -140i VE soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Vorhabens schaffen.

3.1 Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung

Im Rahmen der Entwicklung der städtebaulichen Studie (siehe Kap. II 1.1) wurden Aspekte der Nachhaltigkeit betrachtet, die zum großen Teil auf den Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes zutreffen.

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 und zwischenzeitlich realisierte 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 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 Straßenkiez“ und die Aufnahme der dort geplanten (zwischenzeitlich realisierten) 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 weiter 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 wird im Rahmen des B-Planes eine Umweltprüfung (siehe Kap. 4. Umweltbericht) durchgeführt und Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minderung von Eingriffen bestimmt. Dabei werden 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. Das Vorhaben für das Bau-feld Flottwellstraße Nord hat einerseits eine hohe urbane Dichte, andererseits wird durch einen großzügigen Hof eine gute Belichtung, ein großzügiger Sozialabstand und eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität der Freiflächen geschaffen.

4 Umweltbericht

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

4.1 Einleitung

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

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

4.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

Der Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140i VE befindet sich im Westen des Gleisdreiecks und hat eine Größe von 7.065 m². Das Planungsgebiet umfasst die nördliche Teilfläche des Baufeldes Flottwellstraße.

Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für ein Hotel und ein neues Wohnquartier am künftigen Park auf dem Gleisdreieck zu schaffen. Für die Wohnnutzung werden Wohngebäude festgesetzt. In den Wohngebäuden 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. Im Hotel sind Gastronomie und Nutzungen für Wellness und Fitness zugelassen. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan eröffnet zudem die Möglichkeit das Grundstück zum Teil mit einer Tiefgarage zu unterkellern.

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.

4.1.2 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 relevanter 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 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 Landesimmissionsschutzgesetzes (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).

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

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-Kreislauferkrankungen durch chronischen Lärmstress. Deshalb wird die Einhaltung dieser Werte als mittelfristiges Ziel formuliert. Diese gesundheitsrelevanten Schwellenwerte dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

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 seiner 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. Nördlich des Planungsgebietes verläuft die Straße Schöneberger Ufer, deren nördliche Begrenzung durch den Landwehrkanal gebildet wird.

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 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. Zwischen dem Land Berlin und der VIVICO wurde der Rahmenvertrag verfasst. 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, das die klimatischen Auswirkungen der Planung untersucht.

Die westlich an das Planungsgebiet angrenzende Bebauung ist als Überwachungs- und Sanierungsschwerpunkt bezogen auf Immissionsschutz dargestellt.

- 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.

Außerhalb des Planungsgebietes, nördlich der Straße Schöneberger Ufer verläuft der Landwehrkanal, der Biotopverbundfunktion für Arten der Gewässerränder, Böschungen und Ufer hat.

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. Zuletzt wurde die Fläche als Golfplatz genutzt. Typische Elemente sind bis auf die Einfassungsmauer entlang der Flottwellstraße nicht vorhanden.

- 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. 4.2.3.3 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 Parkes einer baulichen Entwicklung zugeführt werden sollen, um das Gleisdreieck wieder in das Stadtgefüge 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. Die-

ser 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 sie von anderen Rahmenbedingungen ausgeht.

Denkmalschutzgesetz

Im Geltungsbereich und auch unmittelbar angrenzend befinden sich keine Denkmäler gemäß § 10 i.V.m. § 11 Abs. 2 Gesetz zum Schutz von Denkmalen in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln).

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 und
- 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 zwischen Am Karlsbad und Lützowstraße gehören jedoch nicht zu einem prioritären Handlungsfeld. Erst der weiter nördlich gelegene Potsdamer Platz gehört zu einem prioritären Handlungsfeld. 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 überlaufenfällig ist und damit zu einer Verschmutzung der Gewässer beiträgt.

4.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

4.2.1 Untersuchungsrahmen

Der Untersuchungsgegenstand ist der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i 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.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Boden (orange dargestellt in Abb. 5) erstreckt 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 (orange dargestellt in Abb. 5, identisch zu Schutzgut Boden) 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.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Wasser (dunkelblau dargestellt in Abb. 5) erstreckt sich neben dem Planungsgebiet selbst auch auf den Landwehrkanal, da im Planungsgebiet und Umgebung die Grundwasserflurabstände gering sind und somit die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers hoch. Negative Auswirkungen sind hier zu vermeiden.

Die Untersuchungsräume stellen sich wie folgt dar.

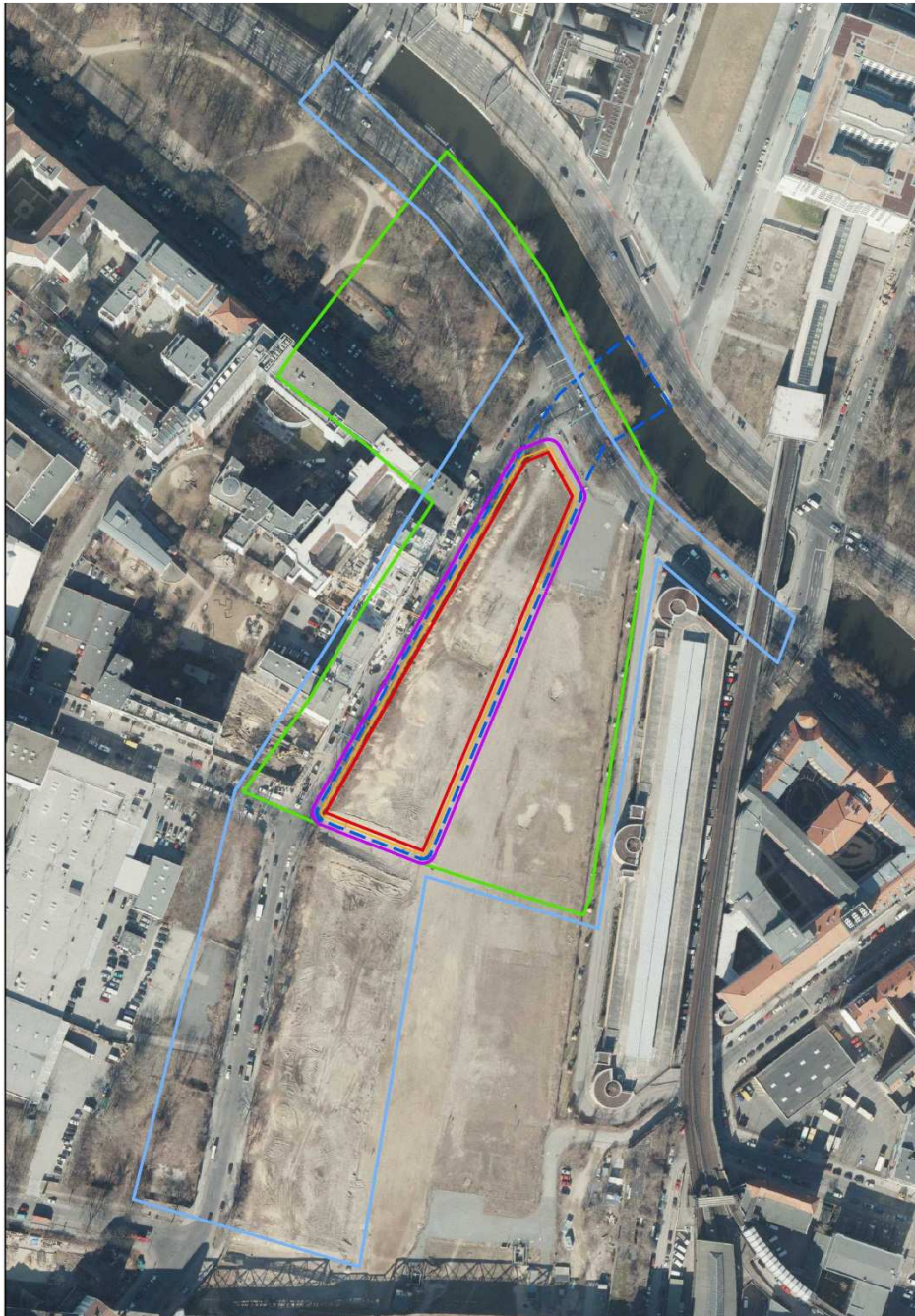


Abb. 5: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume Umweltprüfung

Der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Kulturgüter und sonstige Sachgüter (violett dargestellt in Abb. 5) umfasst nur das Planungsgebiet selbst, da hier keine Denkmale oder Bodendenkmale vorkommen bzw. in der unmittelbaren Umgebung vorhanden sind, die durch die Planung beeinträchtigt werden könnten.

Die Schutzgüter Klima / Luft sowie die Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung (hellblau dargestellt in Abb. 5) umfassen neben dem Planungsgebiet die angrenzenden empfindlichen bestehenden und geplanten Nutzungen, da hier Auswirkungen durch Schall- und Erschütterungsemissionen möglich sind bzw. Wirkungen auf das Planungsgebiet zu erwarten sind. Auch der Fernbahntunnel der Nord-Süd-Verbindung ist daher im Untersuchungsraum enthalten. Bzgl. der Verkehrszunahme ist auch der südlich angrenzende B-Plan VI-140h VE in den Untersuchungsraum eingefasst, da auch von dort eine weitere Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs auf der Flottwellstraße erzeugt wird.

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.

4.2.2 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 2011/2012. Zu diesem Zeitpunkt war die Golfplatznutzung bereits aufgegeben (seit Anfang 2009) und die Bauarbeiten zum Park auf dem Gleisdreieck auf dem benachbarten Grundstück begonnen. Das Planungsgebiet stellte sich demnach primär als Baustellenfläche bzw. als Brachfläche dar. Im Folgenden werden die Schutzgüter mit ihren Bestandsmerkmalen und Empfindlichkeiten dargestellt.

4.2.2.1 Schutzgüter Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

4.2.2.1.1 Bestand

Lärmemissionen

Das Planungsgebiet wurde hinsichtlich seiner schalltechnischen Belastung untersucht (ALB Februar 2012). Grundlage bildet das Verkehrsgutachten (IGR Februar 2012, überarbeitet April 2012) und die daraus resultierenden Verkehrsmengen. 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 im Bestand zum Teil bereits überschritten.

Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen

Das Planungsgebiet wird im nördlichen Teil direkt von einem Fernbahntunnel tangiert. Der Fernbahntunnel zwischen den Stationen Potsdamer Platz und Südkreuz ist Bestandteil der Nord-Süd-Verbindung Berlin mit Regional- und Fernbahn- bzw. ICE-Verkehr in dichter Zugfolge. Um zu untersuchen, in welchem Maße Verkehrerserschütterungen aus dem Tunnel in die geplanten Gebäude eingetragen werden können, wurde eine Immissionsprognose erstellt (GuD 2011). Die Ergebnisse sind im Rahmen der Prognose dargestellt (vgl. Kap. 4.2.3.1.1)

Erholungsfunktion

Die Fläche hat im Bestand (2011/12) keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge. Die Zwischennutzung als Golfplatz wurde vor zwei Jahren aufgegeben. Die Fläche ist partiell eingezäunt und nicht öffentlich zugänglich. Die Fläche scheint trotz Absperrung jedoch zum Hunderauslauf und als Spielplatz genutzt zu werden. Westlich des Planungsgebietes grenzt die Grünfläche Am Karlsbad an, die für die wohnungsnahe Erholung Bedeutung hat. Durch diese Grünfläche verläuft der sog. Tiergartenring, eine der übergeordneten Wegeverbindungen (sog. 20 Grüne Hauptwege).

Nördlich des Planungsgebietes verläuft ein Geh- und Radweg am Landwehrkanal, der eine übergeordnete Grünverbindung trotz der stark frequentierten Straße Schönberger Ufer darstellt. Nördlich des Kanals befindet sich in Verlängerung des Planungsgebietes mit dem Tilla-Durieux-Park eine Grünverbindung nach Norden, wobei die nächste Brücke westlich des Planungsgebietes an der Köthener Straße liegt. (Der Westpark wurde 2013 eröffnet.)

4.2.2.1.2 Empfindlichkeit

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

Es besteht keine Empfindlichkeit gegenüber Verlust an Erholungsfläche, da die Fläche im Bestand keine Bedeutung als Erholungsfläche hat. Es besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen (z.B. zusätzlichem Verkehr) der übergeordneten Wegeverbindung am Landwehrkanal.

4.2.2.2 Schutzgut Pflanzen und Tiere, biologische Vielfalt

4.2.2.2.1 Pflanzen Bestand

Das Planungsgebiet stellt sich (2011/12) nach der Nutzungsaufgabe des Golfplatzes (2009) als Brachfläche dar. Die Fläche war bei einer Begehung 2012 gerade im nördlichen Bereich durch einen großen Anteil an Schotter- und Kiesauflage geprägt. Dies ist auf Reste von befestigten Flächen der Golfplatznutzung zurückzuführen (Parkplatz etc.). Die versiegelten Flächen wurden bis auf wenige Quadratmeter beseitigt und das Bettungsmaterial blieb zurück. Ein Teil der Kiesauflage gerade am westlichen Rand des Planungsgebietes ist vollkommen unbewachsen und liegt offensichtlich erst kürzlich dort. Dies könnten Reste aus der benachbarten Baustelle des Parks auf dem Gleisdreieck sein. Zwischen Baustelle und Planungsgebiet gibt es keine Absperrung, zum Teil werden daher auch Materialien im Planungsgebiet zwischengelagert. Der südliche Teil des Planungsgebietes ist durch die eigentliche Golfplatznutzung stark überprägt. Die ehemalige Driving Range stellt sich als artenarme Ruderalflur dar und ist aus dem Golfplatzrasen hervorgegangen.

Der prägende Gehölzbestand aus heimischen und nichtheimischen Gehölzen auf und am oberen Rand der Böschung entlang der Flottwellstraße am westlichen Grundstücksrand ist bis heute das einzige Wert gebende Element im Planungsgebiet. Kennzeichnende Arten sind Hybrid-Pappeln (*Populus x canadensis*), Berg-Ahorn (*Acer pseudoplatanus*), Spitz-Ahorn (*Acer platanoides*), Robinie (*Robinia pseudoacacia*) und Götterbaum (*Ailanthus altissima*). Dazwischen kommen im Wechsel ausgeprägte Waldreben-Schleiern (*Clematis vitalba*) sowie Silberregen/ Schlingknöterich (*Fallopia baldschuanica*) vor. Der Unterwuchs wird von Stauden stickstoffliebender Ruderalfluren aufgebaut.

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*), Kanadisches Berufkraut (*Conyza canadensis*), Kanadische Goldrute (*Solidago canadensis*) und Wilde Möhre (*Daucus carota*), daneben Rainfarn (*Tanacetum vulgare*), Schmalblättriger Doppelsame (*Diplotaxis tenuifolia*), Spitz-Wegerich (*Plantago lanceolata*), Breit-Wegerich (*Plantago major*) und Zweijährige Nachtkerze (*Oenothera biennis*). Desweiteren kommen Melde (*Atriplex spec.*), Echte Kamille (*Matricaria recutita*), Gewöhnliches Bitterkraut (*Picris hieracioides*), Schmalblättriges Greiskraut (*Senecio inaequidens*) und Lanzett-Kratzdistel (*Cirsium vulgare*) vor. An einigen Stellen ist der Boden flächig mit Holzhäckseln bedeckt. Am Übergang zum Gehölzbestand am Rand sowie am Übergang zum ehem. Golfplatzareal (Trennung nördlicher und südlicher Bereich durch einen Maschendrahtzaun) tritt lokal Land-Reitgras (*Calamagrostis epigeios*) hinzu. Insbesondere im nördlichen Teil der Fläche ist zerstreut Anwuchs von Robinie und Götterbaum zu verzeichnen.

Das Planungsgebiet ist durch stark gestörte Biotope gekennzeichnet und weist aus naturschutzfachlicher Sicht lediglich einen eingeschränkten (geringen bis mittleren) Wert auf.

4.2.2.2.2 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 das Bebauungsplangebiet VI-140i 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. 4.2.3.5).

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. Im Gehölzaufwuchs waren keine Nester von Freibrütern zu finden. Wegen des Fehlens von Altbäumen sind keine ganzjährig geschützten Lebensstätten (Baumhöhlen) auf der Fläche.

Ob eine Besiedelung durch Bodenbrüter, wie dem streng geschützten und in Berlin vom Aussterben bedrohten Brachpieper *Anthus campestris* 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. Ergänzende Untersuchungen erfolgen aufgrund der gutachterlichen Einschätzung nicht.

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 Lebensraumanprüchen 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. Auch die Hangkante kann wegen des Gehölzaufwuchs und der Störungen im Gebiet als pessimaler Lebensraum der Art eingeschätzt werden. 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-140i 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.

4.2.2.2.3 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.

4.2.2.2.4 Empfindlichkeit

Für das Planungsgebiet besteht nur eine geringe Veränderungsempfindlichkeit, da das Planungsgebiet durch stark gestörte Standorte geprägt ist.

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

4.2.2.3 Schutzgut Boden

4.2.2.3.1 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 (2011/12) eine bewachsene Böschung. Das Gelände steigt von der Straße Schöneberger Ufer an. Das Baufeld liegt überwiegend ca. 3 m höher als der Gehweg an der Flottwellstraße. Der Geländesprung wird durch eine Böschung sowie eine Mauer gesichert. Die Höhenlage liegt bei etwa +33,5 m NHN im Bereich der Straße. Auch innerhalb des Planungsgebietes ergibt sich eine Geländeerhöhung. Die Höhenlagen auf dem Grundstück schwanken zwischen etwa 33,0 m NHN im nördlichen Geländeteil und etwa 37,0 m NHN im südlichen Teil. Das Gelände steigt nach Westen um rund +0,5 m auf +37 m NHN an. Die Geländefläche ist unbefestigt.

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 Gleisdreiecks 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. 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 6,0 m.

Das Planungsgebiet stellt sich im Bestand als nahezu unversiegelte Fläche dar. Nur eine kleine Restfläche von ca. 15 m² ist derzeit noch versiegelt (Betoneinfassung, Reste einer Pflasterung). Dies kann vernachlässigt werden (unter 1%). Im Bereich der noch unversiegelten Flächen sind als Bodengesellschaft Lockersyrosem + Regosol + Pararendzina anzusprechen. Das Ausgangsmaterial sind Aufschüttungen von Sanden, Schottern, Industrie, Bau- und Trümmerschutt. Die Auffüllmächtigkeit schwankt zwischen 1,6 m und 6,0 m, im Mittel hat die Auffüllung eine Mächtigkeit von etwa 4,5 m. Die Auffüllung setzt sich überwiegend aus Mittelsand zusammen, der fein- oder grobsandige, z.T. kiesige, z.T. schwach schluffige Beimengungen aufweist. Ziegel- und Betonreste sind auch vorhanden. Der Eingangsbereich ist durch anstehende Kiesschüttungen geprägt. Unter der Auffüllung folgen humose Sande. Nur bei einer Bohrung fanden sich Einschlüsse von sandigem Torf (G+B 2011).

Die Böden befinden sich im sog. Unerheblichkeitsbereich. Dies sind Böden bei denen bei der Planung keine besonderen Anforderungen bestehen. Die allgemeinen Belange des Bodenschutzes sind dennoch zu berücksichtigen. Insgesamt liegt im 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

Das Plangebiet ist Teilfläche einer unter der Nr. 390 (Güterbahnhofsfläche und Lagerplatz) im Bodenbelastungskataster des Landes Berlin (BBK) geführten Fläche. Der Altlastenverdacht hinsichtlich des Plangebietes konnte inzwischen ausgeräumt werden.



Abb. 6: Auszug Bodenbelastungskataster (Stand November 2011)

Im Rahmen der Baugrunduntersuchung erfolgte eine Untersuchung der Probenahmen hinsichtlich der LAGA und eine Bewertung bzw. Zuordnung in die Einbauklassen vorgenommen. In zwei Proben kam es durch einen erhöhten PAK-Summenwert sowie aufgrund geringer Überschreitungen bei dem Schwermetall Quecksilber zur Überschreitung des Zuordnungswertes Z0. Eine dieser Mischproben wies zudem eine geringe Überschreitung des Zuordnungswertes Z 1.1 im Eluat auf. Alle weiteren Parameter im Feststoff wie im Eluat sind unauffällig. Auf der Grundlage der Eluatuntersuchung kann davon ausgegangen werden, dass kein wesentlicher Schadstoffaustrag aus der Auffüllung im Grundwasser besteht. Auf Grund der Zuordnungswerte erfolgt die Einordnung der Auffüllung entsprechend LAGA in die Einbauklasse 1 (eingeschränkt offener Einbau). Das Auffüllungsmaterial ist somit für den offenen Einbau in technischen Bauwerken oberhalb des Grundwassers geeignet.

An der Westseite der Flottwellstr. befinden sich folgende Katasterflächen des Bodenbelastungskatasters Berlin:

Im Bodenbelastungskataster Berlin (BBK) registrierte Flächen			
Adresse	Kataster-Nr. (BBK)	Kategorie n. § 2 BBodSchG	Bemerkungen
Flottwellstr. 2	15166	Altlast	Erhöhte Bleibelastung in der Auffüllung
Flottwellstr. 3	15165	Altlast	Erhöhte Blei- und Kupferbelastung in der Auffüllung
Flottwellstr. 4-7 / Lützowstr. 1-2	1279	Altlastverdächtige Fläche	Das neu bebaute Grundstück Lützowstr. 1-2 wurde 2011 nach Vorlage der Sohlbeprobungen u. Grundwassermessungen befreit. Für den Bereich Flottwellstr. 4-5 besteht weiterhin Altlastenverdacht

Grundsätzlich besteht nur bei Ausbildung eines Absenkrichters bis zu den Altlastenflächen und längerer Wasserhaltung die Möglichkeit, dass sich Grundwasserbelastungen verlagern können. Dies wäre rechtlich nicht zulässig. Grundwassermessungen liegen aber für den Bereich der Flottwellstr. 2-5 nicht vor. Nach derzeitigem Sachstand besteht jedoch kein Verdacht auf erhebliche Grundwasserschäden aus dem Bereich der obigen Grundstücke.

Außerdem wurden im Rahmen einer wasserrechtlichen Erlaubnis auch drei Grundwassermessstellen an der östlichen Seite der Flottwellstr. 8-18 errichtet. Die Nullbeprobung (ohne Absenkrichter) von 2012 ergab folgende Überschreitungen des Geringfügigkeitsschwellenwertes (GFS), also dem Wert bei dem ein Grundwasserschaden zu konstatieren ist:

		G 2	G 3	G 5	Berliner Liste 2005 GFS
Blei	µg/l	9	10	10	7
Cadmium	µg/l	0,5	0,9	1	0,5
Kupfer	µg/l			16	14
Leitfähigkeit	µS/cm			2130	Deutet auf Überschreitung des GFS für Sulfat hin.

Die Messstelle G 5 liegt unmittelbar neben dem südlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen B-Plans VI-140i VE, die anderen beiden Messstellen liegen weiter südlich.

Insgesamt werden die Messergebnisse unter Berücksichtigung der Grundwasserfließrichtung nach Nordwesten durch das Bezirksamt Mitte so interpretiert, dass die Belastungen im Grundwasser aus dem Anstrom vom Gleisdreieck-Gelände kommen. Im Abstrom des Gleisdreiecks ist ohne Einfluss der kurz bevorstehenden Wasserhaltung nur ein geringer Grundwasserschaden mit Schwermetallen vorhanden.

Bedenken gegen den B-Plan bestehen seitens der Bodenschutzbehörde des BA Mitte nicht.

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.

4.2.2.3.2 Empfindlichkeit

Im Planungsgebiet besteht eine hohe Empfindlichkeit gegenüber Versiegelung / Überbauung, da das Planungsgebiet 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 und keine natürliche Horizontierung der Böden vorliegt.

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

4.2.2.4 Schutzgut Wasser

4.2.2.4.1 Bestand

Das Grundwasser fließt laut Angabe der Grundwassergleichenkarte im Geologischen Atlas von Berlin großräumig in nördliche Richtung zur Spree. Der unbeeinflusste Grundwasserspiegel ist zwischen + 31,6 m NHN zu erwarten (G+B 2011). Aufgrund der Aufschüttungen beträgt der Grundwasserflurabstand überwiegend im Bau Feld ca. 4 m - 7 m und nur an der Nordspitze 2 m – 2,5 m. Außerhalb des Planungsgebietes beträgt der Grundwasserflurabstand 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 Sickergeschwindigkeit relativ hoch ist.

Die nächstgelegenen 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 geringfügige Belastungen festgestellt. Unter anderem wurden geringfügige Auffälligkeiten bei der Leitfähigkeit und dem DOC-Summenparameter (gelöster organischer Kohlenstoff) festgestellt. Das Grundwasser wurde auch hinsichtlich seiner Betonaggressivität untersucht. Das Grundwasser ist

aufgrund eines erhöhten Sulfatgehaltes als mäßig stark betonangreifend einzuschätzen (GuD 2011).

Oberflächengewässer sind im Planungsgebiet nicht vorhanden.

4.2.2.4.2 Empfindlichkeit

Es besteht eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers, da der Grundwasserflurabstand gering, 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.

4.2.2.5 Schutzgut Klima / Luft

4.2.2.5.1 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 2012). 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 – 18°C in 2 m über Grund auf. In Angrenzung an die Flottwellstraße liegt die Temperatur etwas höher zwischen 18 - 19°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 im südlichen Teil nur eine geringe überwiegend jedoch eine mittlere Intensität mit einer Geschwindigkeit von 0,3 – 0,5 m/s. Innerhalb des westlich angrenzenden Baublocks erfolgt eine Zunahme auf einen hohen Volumenstrom. 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 2012).

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. Dabei wurde untersucht, welchen Einfluss das Planvorhaben auf die lufthygienischen 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 VE, VI-140h VE und VI-140i VE) und der durch die geplante und zwischenzeitlich realisierte 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 (ALB 2012).

4.2.2.5.2 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.

4.2.2.6 Schutzgut Landschaft

4.2.2.6.1 Bestand

Das Planungsgebiet ist im Bestand durch die Klinkermauer von der Flottwellstraße aus nicht erlebbar. Einblicke sind zudem durch den dichten Vegetationsbestand sehr stark eingeschränkt. Die Klinkermauer kann durch seine geschichtliche Bedeutung aus der Eisenbahnnutzung als prägendes Merkmal bezeichnet werden. Nur von den oberen Stockwerken der gegenüberliegenden Bebauung sind Blickbeziehungen vorhanden. Einen Blick in das Planungsgebiet ist nur von der Straße Schöneberger Ufer möglich. Der überwiegende Teil der Fläche stellt sich als brachgefallene Golfplatzfläche mit entsprechenden Nebenanlagen dar. Für das Landschaftsbild sind im Bestand mit Ausnahme der Klinkermauer keine Wert gebenden Elemente feststellbar.

4.2.2.6.2 Empfindlichkeit

Die Veränderungsempfindlichkeit gegenüber der Bestandssituation ist mit Ausnahme der Klinkermauer gering.

4.2.2.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

4.2.2.7.1 Bestand

Im Planungsgebiet befinden sich keine Denkmäler.

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 sehr hoch.

4.2.2.7.2 Empfindlichkeit

Es besteht nur eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Beeinträchtigungen von Kulturgütern, da im Planungsgebiet selbst keine Baudenkmäler betroffen sind. 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.

4.2.3 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-140i VE. Aus den Festsetzungen des 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.

4.2.3.1 Entwicklung bei Durchführung der Planung

4.2.3.1.1 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, Februar 2012, überarbeitet 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 (Bebauungspläne VI-140h VE und VI-140g VE) sowie die geplante und zwischenzeitlich realisierte 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 VE) ausgegangen. Darauf basierend wurde eine schalltechnische Untersuchung (ALB, Februar 2012) durchgeführt.

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 für Stadtentwicklung und Umwelt in der Verkehrsprognose 2025 abnehmenden Verkehrsmengen nicht berücksichtigt.

Bei Umsetzung der Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140i VE sind Erhöhungen der Verkehrsräuschemissionen vor außerhalb des Plangebietes westlich der Flottwellstraße bestehenden bzw. geplanten schutzwürdigen Gebäuden im Prognoseplanfall im Vergleich zum Prognosenullfall zu erwarten. Nur für einige Immissionsorte und Geschosse wurden Pegelerhöhungen von mehr als 1,0 dB(A) bis zu maximal 2,7 dB(A) tags bzw. 2,5 dB(A) nachts ermittelt. Für denjenigen Immissionsort mit Pegelerhöhungen von mehr als 2 dB(A) in den meisten Geschossen (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 dabei 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 und am Karlsbad liegen tags bei 64 dB(A) und nachts bei 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. Die Schwellenwerte,

ab denen Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind, betragen 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung. Als bedenklich gelten Pegelerhöhungen aber vor allem dann, wenn sogenannte Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Hierzu müssten 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erstmalig oder weitergehend überschritten werden. Letztere Schwellenwerte werden vor den außerhalb des Plangebietes vorhandenen/ geplanten 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-i (VE) induzierten Verkehren auch die durch die geplante und zwischenzeitlich realisierte Wohnbebauung westlich der Flottwellstraße induzierten Verkehre enthalten.

Für den Bereich des öffentlichen Westparks östlich des Plangebiets wurde die Immissions-situation 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 Pegelverringerungen bis zu 3 dB(A).

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

Vor den Wohngebäuden werden die für allgemeine Wohngebiete anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit bis zu 64 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts maximal um 4,6 dB(A) tags bzw. 8,7 dB(A) nachts überschritten. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete werden maximal um 8,6 dB(A) tags bzw. 12,7 dB(A) nachts überschritten. Überschreitungen der Orientierungswerte gelten dabei als Indiz, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gegeben sind und werden daher hier herangezogen.

Vor dem Hotel werden die für Kerngebiete anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit bis zu 69 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts maximal um 4,5 dB(A) tags bzw. 8,6 dB(A) nachts überschritten. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für Kerngebiete werden maximal um 3,5 dB(A) tags bzw. 7,6 dB(A) nachts überschritten.

Damit sind in Bezug auf Verkehrsräusche im Bebauungsplangebiet selbst 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) und vor einigen Fassaden des geplanten Hotels die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für Kerngebiete um mehr als 5 dB(A) überschritten werden.

Für Übernachtungsräume des Hotels ergaben die Berechnungen damit für die Nordfassade sowie für die nördlichen Teilbereiche der Ost- und Westfassade nachts Beurteilungspegel, die über dem sog. Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts liegen. Ein störungsfreier Schlaf bei gekippten Fenstern ist hier i. d. R. nicht gegeben.

Die geprüften aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmschutzwände) zum Schutz planungsrechtlich möglicher schutzwürdiger Nutzungen kommen aus verschiedenen Gründen nicht in Betracht. (siehe Kap. II. 6.5.1)

Die Baukörperfestsetzung im Planentwurf ist aus der Sicht des Lärmschutzes planerisch sinnvoll und effektiv, vor allem um die nach Osten gerichteten Hofbereiche der beiden Wohngebäude ausreichend vor den Straßenverkehrsräuschimmissionen abzuschirmen. Die Hofbereiche weisen dann auch vergleichsweise geringe Pegel auf. Zudem sieht die Vorhabenplanung für 65 % der Wohnungen durchgesteckte Grundrisse vor. Von den nicht durchgesteckten Wohnungen sind knapp 78 % zum Park oder nach Süden zum Baufeld Mitte zu den ruhigen Seiten orientiert, so dass für die Mehrzahl der Wohnungen mindes-

tens ein Raum mit einer Lüftungsmöglichkeit in einer Fassade mit ausreichend niedrigem Beurteilungspegel (vor allem nachts) vorhanden ist. Dadurch ist auch bei gekippten Fenstern ein weitgehend störungsfreier Schlaf gesichert. Prinzipiell kommen Festsetzungen zur Grundrissgestaltung und zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Frage. Die zwingende Festsetzung der Grundrissgestaltung ist vor dem Hintergrund der Vorhabenplanung (als Anlage des Durchführungsvertrages), die bereits, wie oben beschrieben, planerisch darauf reagiert, nicht erforderlich und für die Übernachtungsräume des Hotels nicht möglich. Ergänzend zur Einhaltung der Schalldämmmaße für die Außenfassaden gemäß DIN 4109, deren Einhaltung in der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag sichergestellt ist, wird die Ausstattung einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit für Aufenthaltsräume bei Wohnungen die ausschließlich zu den lauten Straßen orientiert sind und für die Übernachtungsräume des Hotels festgesetzt.

Es lässt sich durch technische Maßnahmen eine Situation herstellen, die eine Gesundheitsgefährdung verhindert und eine Hotelnutzung an dieser Stelle trotz der hohen Belastung rechtfertigt. (siehe Kap. II 6.5.1)

Eine Anordnung von Außenwohnbereichen (AWB) wie z.B. Balkone wäre für die beiden Wohngebäude allenfalls vor der Westfassade des Nordflügels nördlichen Wohngebäudes wegen der berechneten Überschreitung des für die AWB-Nutzung von SenStadtUm II C aufgrund von jüngeren Urteilen empfohlenen Schwellenwertes von 62 dB(A) kritisch, (siehe Abb. 10 Kap. II 6.5.1). Gemäß der Projektplanung ist dort ein Balkon „über Eck“ vorgesehen, so dass sich ein Teil der AWB-Grundfläche vor der Südfassade des Nordflügels – und damit in ausreichend schallabgeschirmter Lage – befindet.

Für das Hotel wird eine Anordnung von Außenwohnbereichen vor Fassaden mit Ausnahme der Südfassade kritisch gesehen, da vor allen anderen Fassaden tagsüber Beurteilungspegel von z. T. deutlich mehr als 62 dB(A) zu erwarten sind, was eine störungsfreie AWB-Nutzung faktisch ausschließt. Möglich wären allerdings Loggien, die straßenseitig eine Kaltverglasung erhalten und damit als Wintergarten fungieren. In den Außenfassaden dieser Wintergärten können Fenster vorgesehen werden, deren Öffnung dann in der Verantwortung des Nutzers liegt.

Die geplante Kita befindet sich im nördlichen Wohngebäude, das hinsichtlich der Lärmempfindlichkeit als allgemeines Wohngebiet einzustufen ist. Aufgrund der Vorbelastung werden dort aber immer noch Werte von 59 und 60 dB(A) (ALB Februar 2012 IO 74 und 76 jeweils im EG) erreicht.

Legt man den Schutzanspruch der durch die Orientierungswert der DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete tags von 55 dB(A) formuliert ist zugrunde, ist dieser um 4 bis 5 dB(A) überschritten.

Da Kindertagesstätten sowohl in allgemeinen Wohngebieten als auch in Mischgebieten zulässig sind, relativiert sich der Schutzanspruch. Die Rechtsprechung sieht gesunde Wohnverhältnisse im Regelfall dann als gewahrt an, wenn die schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten werden, was hier der Fall und auch als Anhalt für die Freiflächennutzung dienen kann. Eine Überschreitung der DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete tags von 55 dB(A) um bis zu 4 dB (A) wird als zumutbar erachtet und auf weitere zwingende aktive Schutzmaßnahmen verzichtet. (siehe Kap. II 6.5.1)

Zur Berechnung des von dem Bahnverkehr ausgehenden Schienenverkehrslärms ist bis Ende 2014 die Schall 03 in der Ausgabe 1990 gültig gewesen. In dieser fand der Schienenbonus Anwendung. Der Schienenbonus entfällt mit den Stichtagen 1. Januar 2015 bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen der Eisenbahnen (und 1. Januar 2019 bei Straßenbahnen) für Anwendungsfälle der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Durch den Lärmgutachter wird nach Abstimmung mit SenStadtUm IX C (09.02.2015) im Rahmen der wiederholten Offenlage folgende Abschätzung gegeben: Bei Anwendung der Anlage 2 der 16. BImSchV, (die seit dem 19.12.2015 für den Schienenverkehr verbindliche Berechnungsvorschrift ist), wären bei den angenommenen Zuggeschwindigkeiten von weniger als 100 km/h um ca. 1 bis 2 dB(A) höhere Teil-Beurteilungspegel für den Schienenverkehrslärm zu erwarten. (vergl. Bundestagsdrucksache 18/1280 vom 30.04.2014 Abbildung 10 auf Seite 89). Dadurch, dass die Gesamtverkehrslärmpegel durch den Kfz-Verkehr dominiert werden (die Teil-Beurteilungspegel des Schienenverkehrs sind an allen Immissionsorten um mindestens 10 dB(A) kleiner als diejenigen des Kfz-Verkehrs), wären auch bei Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV (sog. Schall 03 (2012)), wenn überhaupt, nur geringfügig höhere Werte für die Lärmindeces

zu erwarten. Selbst wenn man in Rechnung stellt, dass der Ermittlung der Lärmpegelbereiche der zum damaligen Zeitpunkt noch heranzuziehende Schienenbonus zugrunde lag und diesen nunmehr entfallen ließe, würden sich allenfalls Pegelerhöhungen nur für einige Immissionsorte und nur um ca. 1 dB(A) ergeben.

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.

Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen

Im Rahmen eines Gutachtens (GuD 2011) wurde untersucht, in welchem Maße der Zugverkehr im Nord-Süd-Fernbahntunnel Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen in den Neubauten im Planungsgebiet verursachen können. Die Untersuchung zeigt, dass in der geplanten Bebauung die Anforderung entsprechender Normen und Immissionsschutzverordnungen hinsichtlich der wahrnehmbaren Schwingungen und des Sekundärluftschalls eingehalten werden. Spezielle Maßnahmen zur Immissionsminderung sind daher für die geplante Bebauung nicht erforderlich. Das Gutachten empfiehlt bei der Planung der Gebäude einen Bauakustiker hinzuziehen, um insbesondere beim Innenausbau schwingungsverstärkende Resonanzeffekte im Gebäude durch eine entsprechende Konzipierung (Auslegung des schwimmenden Estrichs, leichte Trennwände, abgehängte Decken) zu vermeiden.

Erholungsfunktion

Die Planung wirkt sich nicht negativ auf die Erholungsvorsorge auf, da das Planungsgebiet im Bestand keine Bedeutung für die Erholungsvorsorge hat. Die übergeordneten Wegeverbindungen sind durch die Planung nicht berührt. Die Planung berücksichtigt durch die Öffnungen zwischen Hotel und Wohngebäude Zugänge zum Park auf dem Gleisdreieck. Durch die Planung wird als naturschutzrechtlicher Ausgleich ein Teil des Parks auf dem Gleisdreieck (VI-140a) umgesetzt.

Es wurde eine Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das benachbarte Vorhaben Flottwellstraße Mitte (Fuchshuber August 2012) durchgeführt, die sich auf Grund der gleichen Gebäudekörperausrichtung auf das Baufeld Nord übertragen lassen. Danach 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 hinsichtlich der Funktion des Parks als nicht erheblich bewertet. Darüber hinaus stellt das Vorhaben hinsichtlich der Verschattung des Teils des Parks im Vergleich zu einer gemäß § 34 BauGB zulässigen Blockrandbebauung mit bis zu 25 m hohen Gebäuden keine Verschlechterung dar.

4.2.3.1.2 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 unversiegelt. 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 verringert sich die als Lebensraum zur Verfügung stehende Fläche im Planungsgebiet um 80%.

Durch die Planung sind überwiegend Biotope von einer geringen naturschutzfachlichen Bedeutung betroffen. Die erheblichen Umweltauswirkungen, die anlagebedingt durch die Planung verursacht werden, können durch Maßnahmen im Gebiet vermieden bzw. gemin-

dert werden. Zwischen den Baukörpern werden Höfe gärtnerisch angelegt. Es wird eine extensive Dachbegrünung auf 40 Prozent 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.

4.2.3.1.3 Schutzgut Boden

Anlagebedingt werden durch die Planung erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen hervorgerufen. Durch die Planung wird eine Neuversiegelung um 5.637 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 Tiefgarage 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. Baubedingt müssen die vorhandenen Auffüllungen zurückgebaut werden, so dass insgesamt 11.000 m³ Boden abgetragen werden muss, um das Straßenniveau der Flottwellstraße zu erreichen. Diese baubedingten Auswirkungen sind vernachlässigbar, da durch die Vorprägung des Standorts keine natürliche Horizontierung des Bodens besteht.

4.2.3.1.4 Schutzgut Wasser

Im Bestand ist das Planungsgebiet unversiegelt. 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 kann in diesem Bereich nahezu vollständig vermieden werden, da von einer nahezu vollständigen Rückhaltung der anfallenden Niederschläge auszugehen ist. Der überwiegende Teil des Planungsgebietes, die Grundstücke, die durch die Wohngebäude geprägt sind, werden auf dem Grundstück selbst entwässert. Lediglich das auf dem nördlichen Teil des Planungsgebietes um das geplante Hotel anfallende Niederschlagswasser wird abgeleitet werden, da hier die hohen Grundwasserstände eine Versickerung erschweren. Positiv wirken sich auch die Dachbegrünung und die gärtnerische Anlage der unversiegelten Grundstücksflächen aus, da ein Teil des anfallenden Niederschlagswassers der Verdunstung zur Verfügung steht.

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.

Es sind zwei Untergeschosse geplant. Diese binden damit in das Grundwasser ein. Bei einer Einbindung der Baugrubensohle in das Grundwasser muss der Grundwasserspiegel für die Zeit der Bauarbeiten unter die Aushubsohle abgesenkt werden. Grundwasserhaltungen bedürfen einer wasserrechtlichen Genehmigung. Aufgrund des angrenzenden Fernbahntunnels ist auch die Zustimmung der Deutschen Bahn AG einzuholen. Wie durch das Baugrundgutachten (GuD 2011) belegt, wurden Grundwasserbelastungen in einem geringen Umfang festgestellt. Es ist davon auszugehen, dass daher sämtliches gefördertes Grundwasser eine Reinigung zugeführt werden muss. 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 (Senatsverwal-

tung Stadtentwicklung und Umwelt) 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.

4.2.3.1.5 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 2012). Durch die geplante Bebauung erhöhen sich die Temperaturen nur leicht auf 18 – 20°C im Bereich der Gebäude, bleiben aber aufgrund der Nähe zum Gleisdreieckpark auf einem vergleichsweise niedrigen Temperaturniveau. Im Bereich der westlich der Flottwellstraße neu entstandenen Baukörper steigen die Werte deutlich auf 19-20 °C an. Insgesamt zeigt sich eine Temperatureinwirkung von bis zu 80 m in die westliche Bebauung hinein, wobei die Zunahme +0,5°C nicht übersteigt und daher vernachlässigbar ist. 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 -0,2 m/s über der Fläche des Teilbebauungsplans flächendeckend. Über die Bauflächen hinaus liegt eine Verringerung der Strömungsgeschwindigkeiten bis zur Körnerstraße vor. Gleichzeitig treten lokale Zunahmen in den Bereichen auf, wo geplante Baukörper eine Kanalisierung der Strömung mit einher gehender Erhöhung der Strömungsgeschwindigkeit bewirken.

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 zurück. Aus gutachterlicher Sicht wirkt die Baulückenschließung westlich der Flottwellstraße in Höhe der B-Planfläche VI-140i VE mindestens genauso stark beeinträchtigend auf den Baublock wie das Baufeld „Nord“.

Es 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 Flächennutzungsänderungen westlich und östlich der Flottwellstraße unterbinden die Zufuhr von Kaltluft aber nicht vollständig, so dass sie auch im Planzustand auf einem klimaökologisch wirksamen Niveau verbleibt. Die alleinige Umsetzung des Bebauungsplanes VI-140i VE würde sich weniger stark auswirken.

Als günstig für den Luftaustausch erweisen sich die Abstandsflächen zwischen den einzelnen Baufeldern der Flottwellstraße 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 ist 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, Februar 2012).

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 VE und VI-140i VE und durch die geplanten 300 Wohnungen westlich der Flottwellstraße zusätzlich verursachten Luftschadstoffimmissionen im Untersuchungsgebiet sind gering. Das Gutachten kommt insgesamt zu dem Ergebnis, dass aus lufthygienischer Sicht die Planung verträglich ist.

4.2.3.1.6 Schutzgut Landschaft

Durch die Planung wird das Landschaftsbild erheblich verändert. Die Geländesituation wird verändert, die prägende Klinkermauer wird entfernt. An die Stelle der mit Ruderalvegetation bestandenen Brache treten eine mehrgeschossige Wohnbebauung und ein Hotel. Die Höhe der Baukörper beträgt an der Flottwellstraße ca. 25,30 m für die Wohngebäude und 28,30 m für das Hotel. Gerade für die angrenzende Wohnbebauung entstehen so veränderte Blickbeziehungen bzw. werden Blickbeziehungen verstellt.

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

4.2.3.1.7 Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Durch die Planung werden anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Kultur- und Sachgüter vorbereitet. 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.

4.2.3.1.8 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.

4.2.3.2 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 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 und Wasser nach sich ziehen wird bzw. diese vermieden wer-

den können. Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Pflanzen und Tiere, Boden und Landschaftsbild zu erwarten. Maßnahmen zur Vermeidung wie Dachbegrünung 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 Veränderung von Blickbeziehungen	+
Kultur- und Sachgüter	Beeinträchtigung von Kultur- und Sachgütern	-
Wechselwirkung	Wechselwirkung zwischen den Umweltbelangen	-

Bewertungen: + Beeinträchtigungen erheblich
- Beeinträchtigung nicht erheblich

4.2.3.3 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

4.2.3.3.1 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. Dies kann jedoch allenfalls eine Ergänzung der verbalen Beschreibung sein um den Kompensationsumfang zu quantifizieren. Eine verbal-argumentative Beschreibung wird von vielen Experten sogar

als die fachlich korrekte Herangehensweise angesehen. 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 2011/2012 zu Grunde gelegt: Die Aufgabe der Zwischennutzung Golfplatz ist erfolgt und die Fläche liegt zum Teil brach.

Schutzgut Boden

Das Planungsgebiet stellt sich im Bestand als unversiegelte Fläche dar. Das Planungsgebiet ist 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. Es befinden sich erhebliche Anteile an Schotter und Kies und Trümmerschutt im Boden. Durch die Planung wird ein Versiegelungsgrad von 80% des Grundstücks ermöglicht. Die Neuversiegelung beträgt 5.637m². 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 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 aufgrund einer Erhöhung des Versiegelungsgrades ergeben, können im Gebiet gemindert werden. Durch die extensive Dachbegrünung und die Pflanzung von Gehölzen wird Niederschlagswasser zurückgehalten und steht der Verdunstung zur Verfügung. Der überwiegende Teil des anfallenden Niederschlagswassers wird auf dem Grundstück versickert, so dass Beeinträchtigungen auf den lokalen Wasserhaushalt nahezu vollständig vermieden werden können. Es verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben, bezogen auf dieses Schutzgut, keine erheblichen 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, die 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-140i 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 Gehölzbestand auf einer Böschung. Die offenen Bereiche im nördlichen Teil des Planungsgebietes, stellen sich weitgehend vegetationsfrei dar oder sind durch ein- und zweijährige Ruderalfluren bestimmt, da hier der Anteil an Schotter und Kies hoch ist. Im südlichen Teil des Planungsgebietes, der ursprünglich als Driving Range des Golfplatzes genutzt war, ist die Vegetationsdeckung höher, jedoch sehr artenarm.

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. Durch die extensive Dachbegrünung ist eine Minderung der erheblichen Eingriffe möglich.

Die geplante Bebauung wird zu signifikanten Standortveränderungen führen.

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 und vor allem durch die Klinkermauer sehr stark eingeschränkt. Die Mauer ist als Relikt aus der Zeit der Bahnnutzung ein landschaftsprägendes Element. Der überwiegende Teil des Planungsgebietes stellt sich als Bau- bzw. Brachfläche dar.

Durch die Planung wird das Landschaftsbild verändert. Die Klinkermauer an der Flottwellstraße wird beseitigt. An die Stelle der mit Ruderalvegetation bestandenen Brache tritt eine mehrgeschossige Wohnbebauung und Hotel. Die Höhe der Baukörper beträgt an der Flottwellstraße ca. 25,30 m für die Wohngebäude und 28,30 m für das Hotel. Gerade für die angrenzende Wohnbebauung entstehen so veränderte Blickbeziehungen bzw. Blickbeziehungen werden verstellt.

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

Ergebnis

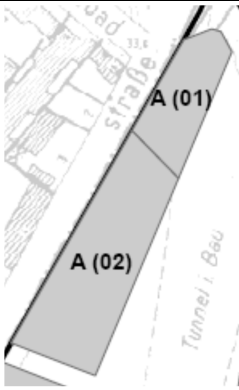
Das Ergebnis der Eingriffsbewertung ist, dass selbst unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild erhebliche Eingriffe durch die Planung entstehen werden. Für das Schutzgut Klima/Luft entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen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

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 das durch den Bebauungsplan zulässige

Nutzungsmaß, die bisher nach § 34 BauGB zulässige Nutzung überschreitet. Das Planungsgebiet wird dem unbeplanten Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet. Zulässig wäre Gewerbe (Büro und Dienstleistungen) mit einer GRZ von 0,7 und einer GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO bis max. 0,8.

Das bedeutet, dass nur die Eingriffe ausgleichspflichtig sind, die das Maß von 0,8 überschreiten.

	Teilflächen	Beurteilungs- grundlage
	A (01), (02)	nach § 34 BauGB zu beurteilen: GE, GFZ 3 / 2,5, GRZ 0,7, max. 0,8
		5.652 m ²

Tab. 3: Planungsrechtliche Einordnung des Planungsgebietes und Versiegelungsgrad Bestand

Es wurde folgende Versiegelungsbilanz durchgeführt:

Flächenbilanz		
Gesamtfläche (in m²)	7.065 m ²	
Bestand	Versiegelung (in m²)	Versiegelungsgrad Bestand (in %)
versiegelte Fläche	15 m ²	0,2 %
unversiegelte Fläche	7.050 m ²	
Planung	Versiegelung (in m²)	Versiegelungsgrad Planung (in %)
versiegelte Fläche	5.652 m ²	80 %
unversiegelte Fläche	1.413 m ²	

Neuversiegelung (in m²)	5.637 m ²
---	----------------------

Tab. 4: Ermittlung der Neuversiegelung

Demnach wird durch die Planung eine Neuversiegelung von 5.637 m² Fläche vorbereitet.

Da der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE eine GRZ von 0,8 vorsieht und dies dem planungsrechtlich zulässigen Maß entspricht ist der Eingriff, der durch den Bebauungsplan vorbereitet wird, vollständig nicht ausgleichspflichtig.

4.2.3.3.2 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 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 und Übernachtungsräume des Hotels 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,
- extensive Begrünung der Dächer für die Insektenfauna.

Schutzgut Wasser

Verzögerter Abfluss und Verdunstung des Niederschlagswassers, indem

- Rückhaltung des Niederschlagswassers im Bereich der Wohngebäude,
- 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

Minderung negativer Auswirkungen auf das Landschaftsbild, durch

- weitgehende städtebauliche Orientierung an der Umgebung
- Öffnung der Blöcke, Schaffung von Durchlässen und Sichtbeziehungen
- gärtnerische Gestaltung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen.

Sicherung durch den Durchführungsführungsvertrag

Die Maßnahmen werden zur Vermeidung von erheblichen Umweltauswirkungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan festgesetzt bzw. im Durchführungsvertrag und der 2. Änderungsvereinbarung gesichert. Im Folgenden werden die Maßnahmen bezogen auf die einzelnen Schutzgüter dargestellt.

Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung

Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch

- Verpflichtung zur Einhaltung der Mindestanforderungen der DIN 4109

Schutzgüter Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt

Vermeidung negativer Auswirkungen auf die Lebensraumfunktionen des Planungsgebietes durch

- Verwendung von Natrium-Hochdrucklampen zum Schutz der Insektenfauna.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

- keine

Bauzeitenplanung

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

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

Vermeidung von Emissionen, Abfällen und Abwasser und Energieeffizienz

Vermeidung von Emissionen

Im 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 sparer, lärmarmen und schadstoffreduzierter Baumaschinen und Fahrzeuge wird empfohlen.

Sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Im 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 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 keine Bäume, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind (Gast.Leyser 2011).

4.2.3.4 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 für den Geltungsbereich eine gemischte Baufläche M2 dargestellt. Die gemischte Baufläche M2 zeichnet sich durch eine mittlere Nutzungsintensität und -dichte aus und hat überwiegend Mischgebietscharakter. Östlich angrenzend ist eine Grünfläche dargestellt.

Die Darstellungen des FNP's sind generalisierend und nicht parzellenscharf und lassen aufgrund ihrer geringen Detailschärfe Gestaltungsspielräume zu. Die geplanten Nutzungen Wohnen, Hotel sowie ergänzende gewerbliche Nutzungen entsprechen einem Mischgebietscharakter und sind aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar. Die Darstellung des übergeordneten Flächennutzungsplans lässt östlich der Flottwellstraße einen Entwicklungsspielraum hinsichtlich der Grenzen der Baugebiete zu und macht deutlich, dass hier

eine bauliche Entwicklung gewünscht ist. Der Bebauungsplan konkretisiert die Ziele des Flächennutzungsplans.

4.2.3.5 Artenschutzrechtliche Prüfung

Im Rahmen der Planaufstellung muss vorausschauend ermittelt und beurteilt werden, ob durch den Vollzug des 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 2012).

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 auf der 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 Bebauungsplan stehen keine unüberwindbaren artenschutzrechtlichen Hindernisse entgegen. Bei der Umsetzung der Planung ist zur Vermeidung von Störungen und Beeinträchtigungen eine Bauzeitenregelung einzuhalten (vgl. Kap. 4.2.3.3.2 Bauzeitenplanung).

4.2.4 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 vorhandenen dichten Blockrandbebauungen 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 die 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 Mischgebiet ausweist. Im Planwerk Innere Stadt wird das Plangebiet mit einer mehrteiligen Blockrandbebauung dargestellt. Der Teilbebauungsplan VI-140i VE entspricht

dieser Zielsetzung. Standortalternativen für das Baufeld Flottwellstraße Nord innerhalb des Gleisdreiecks wurden im Vorfeld zur Weiterführung des Rahmenbebauungsplanes zum VI-140 (2005) untersucht. Die heutige Lage stellt dabei den Kompromiss zwischen den privaten und öffentlichen Interessen dar.

Es wurden alternative städtebauliche Konzepte für die Bebauung östlich der Flottwellstraße untersucht. In einem diskursiven Prozess mit den Eigentümern (des Baufeldes Mitte) und dem Bezirk Friedrichshain Kreuzberg wurde die Option für das Baufeld Nord eröffnet, neben dem Hotel eine Wohnnutzung mit ergänzenden Nutzungen zu entwickeln. Die Dichte wurde dadurch 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 vorsieht, aber 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.

4.3 Zusätzliche Angaben

4.3.1 Technische Verfahren und verwendete Unterlagen

4.3.1.1 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.

4.3.1.2 Biotoptypenkartierung

Für das Planungsgebiet erfolgten im Juli 2006 eine Biotoptypenkartierung sowie eine floristische Aufnahme (Dr. Halfmann & Rothe), eine ergänzende Begehung zur Aktualisierung der Erfassung wurde im Januar 2012 durchgeführt. Der Vegetationsbestand war zu diesem Zeitpunkt sehr gut erkennbar. Das sichtbare Arteninventar der Fläche gab keine Anhaltspunkte für besonders geschützte Pflanzenarten, so dass keine weiteren Untersuchungen erforderlich waren.

4.3.1.3 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 juristische Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreiecksgelände insbesondere zwischen Bezirk und Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Diese fand ihren Niederschlag im Rahmenvertrag. 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. 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.

Grundsätzlich ist bei allen Bebauungsplänen durch den Rahmenvertrag vorgegeben, dass der Ausgleich für die Baufelder im Park auf dem Gleisdreieck erfolgen muss. Um den Umfang an erforderlichen planexternen Ausgleichsmaßnahmen zu bestimmen, wird daher 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.

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 Eingriffe, die durch den Bebauungsplan VI-140i vorbereitet werden, sind planungsrechtlich nicht ausgleichspflichtig. Daher entfällt hier die Zuordnung von Maßnahmen im Park auf dem Gleisdreieck.

4.3.1.4 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 das Bebauungsplangebiet VI-140i 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.

Das B-Plangebiet sowie die angrenzenden Flächen wurden im Februar 2012 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 öffentlich 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 Lebensraumsansprüchen 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.

4.3.1.5 Lärmgutachten

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt (ALB, Februar 2012, 1. Ergänzung November 2013). Im Rahmen des Gutachtens wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf schutzwürdige bauliche Anlagen außerhalb des Plangebiets, d.h. auf den Bestand bzw. auf die geplante und zwischenzeitlich realisierte Bebauung westlich der Flottwellstraße (überwiegend MI) und den geplanten Westpark sowie 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 Verkehrsmengenberechnung vom Januar 2012 (im Verkehrsgutachten IGS, überarbeitete Fassung April 2012 dargestellt. (Die Überarbeitung des Verkehrsgutachtens bezog sich nicht auf die Bestands- und Prognosedaten.) In der aktuellen Vorhabenplanung hat sich die Anzahl der Hotelzimmer gegenüber dem im Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Nutzungskonzept um 10 Zimmer erhöht. Aufgrund der vorgenommenen Worst-Case-Betrachtung siehe unten und auch hinsichtlich der angenommenen hohen Auslastung des Hotels um 80 %, ist dies für das Ergebnis vernachlässigbar). 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 und zwischenzeitlich realisierte 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 für Stadtentwicklung und Umwelt 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 (VI-140g VE) und der konkretisierten Hochbauvorentwürfe für die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140h VE und VI-140i VE. Die im Rechenmodell dargestellten Baukörper entsprechen der Ausnutzung der gemäß Planentwurf maximal zulässigen Kubatur. Um die Auswirkungen der durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140i 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.

Zur Berechnung des von dem Bahnverkehr ausgehenden Schienenverkehrslärms ist bis Ende 2014 die Schall 03 in der Ausgabe 1990 gültig gewesen. In dieser fand der Schienenbonus Anwendung. Der Schienenbonus entfällt mit den Stichtagen 1. Januar 2015 bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen der Eisenbahnen (und 1. Januar 2019 bei Straßenbahnen) für Anwendungsfälle der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Nach Abstimmung mit SenStadtUm IX C 34 (Schreiben vom 9.2.2015) wurde eine Abschätzung der Auswirkung vom Fachgutachter abgegeben und in die Begründung aufgenommen.

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.

4.3.1.6 Gutachten zu Erschütterung- und Sekundärluftschallimmissionen

Zur Erfassung wurden am 28.07.2011 zwischen 17.00 Uhr und 19.10 Uhr auf dem Baugrundstück Schwingungsmessungen bei Zugverkehr durchgeführt. Es wurde zwischen Regionalbahnverkehr und ICE-Verkehr unterschieden. Den Vorgaben der DIN 4150 und DIN 45 669 wurden Schwingungsgeschwindigkeiten gemessen, da diese hinsichtlich der Fußbodenschwingungen und der Sekundärluftschallabstrahlung von primärer Bedeutung sind. Es wurden 20 Einzelmessungen erfasst. Jede Einzelmessung umfasst den vollständigen Schwingungsverlauf, vom Anschwellen der Schwingungsamplitude bei der Fahrzeugannäherung bis zum Abklingen nach der Vorbeifahrt. Im Rahmen der Erfassung traten Störungen der aufgezeichneten Schwingungssignale auf. Diese sind durch elektrische Störungen überlagert, die durch die elektrisch „raue“ Umgebung (elektrischer Zugbetrieb nahe den Messpunkten) und das nasse Wetter am Messtag hervorgerufen wurden. Die Störungen wurden im Rahmen der Auswertung eliminiert, indem der Störpegel durch Zug- und LKW-Verkehr ermittelt und von der Messung subtrahiert wurde. Die von einem Messpunkt abgeleiteten Prognosewerte sind nur eingeschränkt verwendbar, da sie sehr stark gestört sind, können aber durch benachbarte ersetzt werden. Es sind ausreichend Daten für die Immissionsabschätzung vorhanden.

4.3.1.7 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 den Prognoseplanfall die Verkehrszahlen der „Verkehrlichen Untersuchung des Baufeldes Flottwellstraße in Berlin“ von der Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, Neuss vom Januar/ Februar 2012 herangezogen. Für den Prognoseplanfall wurde der KFZ-Verkehr für die Gesamtentwicklung beidseitig der Flottwellstraße 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 Luftaustauschbedingungen. 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.

4.3.1.8 Gutachten Stadtklima

Für das Planungsgebiet wurden das bodennahe Temperaturfeld, das autochthone Windfeld, der Kaltluftvolumenstrom und die bioklimatische Situation untersucht (GEO-NET 2012).

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-140h VE und VI-140g VE der Flottwellstraße 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.

4.3.2 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 Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich keine erheblichen Umweltauswirkungen 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 Bebauungsplan wurde festgestellt, dass dessen Durchführung voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen für die Schutzgüter Boden, 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.

4.4 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140i VE befindet sich im Westen des Gleisdreiecks und hat eine Größe von 7.065 m². Das Planungsgebiet besteht aus dem Baufeld Flottwellstraße Nord.

Das Planungsgebiet wird im Bestand im Süden und Westen durch Brachflächen bzw. den Westpark begrenzt. Nördlich grenzt die Straße Schöneberger Ufer an. Im Osten 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. Das Gebiet wird durch den Nord-Süd-Fernbahntunnel tangiert.

Die Fläche liegt im Bestand (2011/12) 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. Die offenen Bereiche, die den größten Anteil des Planungsgebietes einnehmen, werden durch einjährige Ruderalfluren bestimmt oder stellen sich vegetationsfrei dar.

Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist es die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnnutzung und ein Hotel zum Park auf dem Gleisdreieck zu schaffen. Die Bebauung soll durch eine Tiefgarage unterkellert werden. Durch die Planung wird eine Versiegelung von 80% des Planungsgebietes ermöglicht. Da das Planungsgebiet im Bestand unversiegelt ist, erfolgt eine Neuversiegelung von 5.637 m².

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen 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 und Wasser nach sich ziehen wird bzw. diese vermieden werden können. Erhebliche Beeinträchtigungen sind für Boden, 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, Pflanzen und Tiere und Landschaftsbild erhebliche Eingriffe durch die Planung entstehen werden. Für das Schutzgut Klima / Luft entstehen keine erheblichen Beeinträchtigungen. Auf das Schutzgut Wasser entstehen erhebliche Beeinträchtigungen, diese können aber vermieden werden.

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 Bebauungsplan zulässige Nutzungsmaß, die bisher nach § 34 BauGB zulässige Nutzung überschreitet. Für das Planungsgebiet sind demnach eine GRZ von 0,7 und eine zulässige Versiegelung bis max. 0,8 zulässig. Das bedeutet, dass nur die Eingriffe ausgleichspflichtig sind, die das Maß von 0,8 überschreiten. Da der Bebauungsplan eine GRZ gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO von 0,8 vorsieht ist der Eingriff vollständig nicht ausgleichspflichtig.

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

Im Rahmen von städtebaulichen Studien wurden alternative Bebauungskonzepte 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 ge-

geschlossen ist, einen Vorgartenstreifen vorsieht, Einblicke in den Westpark ermöglicht und auch private Innenhöfe vorsieht.

Standortalternativen wurden im Vorfeld der Weiterführung des Rahmenbebauungsplanes 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 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 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 vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i 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.

5 Wesentlicher Planinhalt

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

Durch Festsetzung von Wohngebäuden und einem Hotel mit ergänzenden, zulässigen Einrichtungen (z.B. Läden, Schank und Speisewirtschaften, Soziale Infrastruktur, nicht störendes Gewerbe) zur Versorgung des Gebietes wird diesem Ziel, ein nutzungsgemischtes Quartier zu ermöglichen, Rechnung getragen.

Das Maß der Nutzung des Vorhabens orientiert sich weitgehend an der Dichte der umgebenden Berliner Blockrandbebauung und der geplanten, zwischenzeitlich realisierten Bebauung westlich der Flottwellstraße, setzt aber auch Akzente in der Nähe zum Potsdamer Platz und in Sichtachse zum Tilla-Durieux-Park und Am Karlsbad. Die bauliche Dichte ist durch die erweiterte Baukörperausweisung, die Traufhöhe und Oberkanten bestimmt. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden trotz der Dichte durch die Ausrichtung der Baukörper zu einem großzügigen und begrünten Wohnhof zum neuen Stadtpark sichergestellt. Zum Schutz vor Lärm sind die Grundrisse der Wohnungen so konzipiert, dass Aufenthaltsräume sich möglichst zu den ruhigeren Bereichen orientieren. Wo dies nicht möglich ist, sind die Aufenthaltsräume in den Wohnungen, die ausschließlich zu stark lärmbelasteten Fassaden orientiert sind, mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten. Dies gilt auch für die Übernachtungsräume des Hotels.

Das Plangebiet ist über die öffentliche Flottwellstraße erschlossen. Eine Tiefgarage stellt sicher, dass der geplante Wohnhof frei von Individualverkehr und den damit verbundenen An- und Abfahrtsgeräuschen bleibt.

Grünordnerische Festsetzungen, wie die Begrünung des Hofs und Vorgärten und Dachbegrünung gewährleisten ein attraktives Wohnumfeld und minimieren den durch die Planung vorbereiteten Eingriff.

6 Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

6.1 Art der baulichen Nutzung

6.1.1 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 Anwen-

dung 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

6.1.2 Zulässige Nutzungen

Das im Rahmenbebauungsplan VI-140 ausgewiesene Kerngebiet wurde anhand des angestrebten Nutzungskonzeptes konkretisiert. Festgesetzt werden sollen ein Hotel im nördlichen Teil des Geltungsbereichs (siehe textliche Festsetzung Nr. 2) sowie zwei Wohngebäude im mittleren und südlichen Teil des Geltungsbereichs (siehe textliche Festsetzung Nr. 3). Auf eine Gebietskategorie, wie in der Baunutzungsverordnung dargestellt, wird verzichtet, da ein vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 Abs. 3 BauGB nicht an die Festsetzungen nach § 9 BauGB und nach der auf Grund von § 9a BauGB erlassenen Baunutzungsverordnung gebunden ist. Die geplanten Nutzungen entsprechen nicht einer Gebietskategorie, so dass eine konkretisierende Festsetzung für die Einzelgebäude gewählt wurde.

Die Nutzung Hotel knüpft funktional an den Potsdamer Platz als zentralen Ort in der Berliner Innenstadt an und schafft einen Übergang zu angrenzenden Wohnnutzungen. Das Hotel kann gleichzeitig die Funktion übernehmen, die angrenzenden Wohngebäude vor Immissionen des stark befahrenen Schöneberger Ufers abzuschirmen.

Die Festsetzung der Wohngebäude dient der Sicherung von Wohnraum und damit der Wohnraumversorgung in innerstädtischer Lage. Angrenzend an die Parkanlage bietet der Standort optimale Wohnbedingungen.

Um dem Hotelstandort weitere Entwicklungsoptionen zu gewähren, sollen auch gastronomische Betriebe zulässig sein. Für die Wohngebäude sollen neben der Hauptnutzung Wohnen auch die, der Versorgung des Gebiets dienende Läden und Gastronomiebetriebe, Anlagen für kirchliche, kulturelle, gesundheitliche, soziale und sportliche Zwecke und nicht störende Handwerks- und Gewerbebetriebe und Räume für freie Berufe zulässig sein. Die zulässigen Nutzungen gewähren eine Flexibilität für die Nutzung der Gebäude, so dass eine Nutzungsmischung ermöglicht wird.

Die Beschränkung der Zulässigkeit von Nicht-Wohnnutzungen auf das Erdgeschoß und 1. Obergeschoß soll für eine größere Wohnruhe sorgen.

Textliche Festsetzung Nr. 2

Die überbaubare Fläche mit der Bezeichnung Hotel dient vor allem der Hotelnutzung. Es sind folgende Nutzungen zulässig:

- *Hotel*
- *Gastronomie*
- *Wellness, Fitness*

Textliche Festsetzung Nr. 3

Die überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Wohngebäude dienen überwiegend dem Wohnen. Es 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

6.2 Maß der Nutzung

Zur Bestimmung des Maßes der Nutzung werden im Baugebiet die zulässigen Grundflächen durch die überbaubaren Grundstücksflächen (erweiterte Baukörperausweisung), die maximal zulässigen Geschossflächen sowie die maximal zulässigen Traufhöhen bzw. Oberkanten im Bebauungsplan festgesetzt.

6.2.1 Grundfläche

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. 6.3). Die von Baugrenzen umschlossene Fläche betragen eine zulässige Grundfläche im Sinne von § 19 Abs. 1 bzw. 2 BauNVO von ca. 2.980 m². Diese entspricht einer Grundflächenzahl (GRZ) für den gesamten Geltungsbereich (7.065 m²) von 0,4. Außerhalb des Geltungsbereichs beträgt die überkragende Grundfläche ca. 19,30 m².

Textliche Festsetzung Nr. 15

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

Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO

Um die geplanten Flächen für die Tiefgarage und Stellplätze mit ihren Zufahrten sowie für die Anlieferung des Hotels zu ermöglichen, soll die Grundfläche im Sinne des § 19 Abs. 4 BauNVO bis zu einer Grundflächenzahl von 0,8 zulässig sein. Die Festsetzung ist notwendig, um die Stellplätze auf den privaten Wohngrundstücken unterzubringen und eine funktionale Erschließung des Hotels zu gewährleisten. Diese aber von oberirdischen Stellplätzen freihalten zu können. So kann sichergestellt werden, dass die geplanten Wohnhöfe frei von Individualverkehr und den damit verbundenen An- und Abfahrtsgeräuschen bleiben.

Textliche Festsetzung Nr. 4:

Die unter Berücksichtigung der Grundflächen von baulichen Anlagen, Tiefgaragen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen ermittelte Grundflächenzahl darf 0,80 nicht überschreiten.

Rechtsgrundlage: § 12 Abs. 3 BauGB

6.2.2 Geschossfläche

Die zulässige Geschossfläche soll für jeden Baukörper separat festgesetzt werden. Für das Hotel ist eine maximal zulässige Geschossfläche von 4.750 m², für das nördliche Wohnhaus von 5.400 m² und für das südliche Wohngebäude von 10.100 m² vorgesehen. Die Geschossfläche orientiert sich am Vorhaben.

In der Summe entspricht dies einer Geschossfläche von GRZ 2,9.

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

6.2.2.1 Städtebauliche Gründe

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

- der städtebaulichen Situation und der hierfür entwickelten, dem Vorhaben zu Grunde liegenden städtebaulichen Konzeption und
- 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 städtebaulichen Konzeptes, das zwischen dem bestehenden gründerzeitlichen Stadtgebiet im Westen und der Neubebauung des Potsdamer Platzes vermittelt, sich zugleich an der vorhandenen Umgebungsbebauung 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. Die bauliche Struktur des Vorhabens lässt die städtebaulich erwünschte Verzahnung des öffentlichen und privaten Freiraums zu und bildet zugleich eine eindeutig definierte Stadtkante hin zum geplanten Stadtpark aus. Sie fügt sich in das bestehende Stadtbild ein.

Die vorgeschlagene Bebauung orientiert sich einerseits hinsichtlich der Gebäudehöhe an den überwiegend in der Umgebung vorzufindenden bzw. auf den Grundstücken westlich der Flottwellstraße neu gebauten Gebäudehöhen bzw. Traufhöhen, andererseits wird der besonderen städtebaulichen Situation, der exponierten Lage am Schöneberger Ufer / Landwehrkanal in Sichtachse zum Tilla-Durieux-Park und einer markanten städtebaulichen Fassung des Parkeingangs Rechnung getragen. Durch ein leicht höheres individuelles Einzelgebäude soll die „Spitze“ des Gebietes städtebaulich betont werden. Somit wird das bisher städtebaulich isolierte Gleisdreieck in den Stadtkörper integriert. 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). Die Bebauung auf den Grundstücken Flottwellstraße 8 - 18 im Bezirk Mitte (mit 6 Vollgeschosse plus Dach) weist eine GFZ von durchschnittlich 2,6 auf, was dann auch der Dichte der nördlich angrenzenden nachverdichteten Bebauung entspricht.

Ein geringeres als dieses innenstadttypische Dichtemaß würde zudem der stadtwirtschaftlichen Entwicklung dieses Bereichs, hinsichtlich der Nutzung vorhandener verkehrlicher, technischer und sozialer Infrastruktur 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. 3.11).

zu 2.)

Die geplante (und zum Teil zwischenzeitlich realisierte oder im Bau befindliche) 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 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 ausgleichende Wirkung

bezüglich der Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und der Auswirkungen der Planung auf die Umwelt.

6.2.2.2 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 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 einen großzügigen, begrünten Hof. Die Wohnungen sind überwiegend durchgesteckt (zu zwei Seiten orientiert) oder zu ruhigen Seiten orientiert, so dass davon auszugehen ist, dass eine Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen sowie der Hotelzimmer in ausreichendem Maße gewährleistet sind.

Für einseitig ausgerichtete Wohnungen sind schallgedämmte Lüftungsmöglichkeit in den Aufenthaltsräumen der Wohnungen und den Übernachtungsräumen des Hotels festgesetzt. Zusätzlich wird die Einhaltung der Mindestanforderungen der DIN 4109 vertraglich sichergestellt. Trotz starker Vorbelastung des Gebietes durch Verkehrslärm werden durch technische Maßnahmen gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert.

Auch die Konzentration des ruhenden Verkehrs in einer Tiefgarage schützt die Bewohner vor Belästigungen durch an- und abfahrende PKW und ermöglicht zugleich großzügige Freiflächen, die in großen Teilen gärtnerisch anzulegen sind und wie der angrenzende Stadtpark auch der Naherholung zur Verfügung stehen.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt wurden in der Umweltprüfung untersucht (siehe Umweltbericht Kap. II 4) und werden durch Festsetzungen, die gärtnerisch anzulegende Flächen, Dachbegrünung und Regenwasserversickerung des überwiegenden Teils der Dachflächen sowie Ausschluss bestimmter luftverunreinigender Brennstoffe zum Gegenstand haben, vermieden.

6.2.2.3 Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs

Die Verkehrsverhältnisse des Plangebietes sind sehr günstig. Die Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (U-Bahn, MetroBus) 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 durchschnittlich 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 der geplanten Tiefgarage 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 Hotels sowie südlich der Wohngebäude Durchquerungsmöglichkeiten, so dass die Bedürfnisse des Radfahr- und Fußgängerverkehrs durch den Bebauungsplan in jeglicher Hinsicht befriedigt werden.

6.2.2.4 Nichtentgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange

Ein Entgegenstehen sonstiger öffentlicher Belange ist nicht erkennbar oder ermittelbar.

6.2.3 Höhe baulicher Anlagen, Traufhöhen und Oberkanten

Die Höhe der Gebäude soll durch Festsetzungen einer Maximalhöhe für die Oberkante baulicher Anlagen sowie für die Traufhöhe begrenzt werden. Die Begrenzung der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen leitet sich weitgehend aus der für Berlin typische Traufhöhe von 22,0 m plus Dach- bzw. Staffelgeschoss ab.

Das vorliegende Vorhaben nimmt bei den Wohngebäuden zum Straßenraum und zu den Seiten die Traufhöhe von ca. 56 m ü. NHN auf. Dies entspricht bei einer Geländehöhe von durchschnittlich 34 m ü. NHN (Gehweg) einer Traufhöhe von ca. 22 m. Aufgrund des leicht nach Norden abfallenden Straßenniveaus erfolgen für die einzelnen Gebäude geringfügige Anpassungen. Das oberste Geschoß tritt zur Straße und zu den Seiten um ca. 1,50 m zurück. Im Blockinnenbereich wird auf das Absetzen der Traufe verzichtet, da die Bebauung hier durch die Geländebewegung ein raumwirksames Geschoß niedriger ist. Die Oberkante der Wohngebäude beträgt 59,30 m ü. NHN. Dies entspricht einer Gebäudehöhe von 25,30 m.

Die umgebende Bebauung 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 m – Oberkante 58,85 m ü. NHN, Lützowstraße Nr. 105 bei 60,85-78,0 m ü. NHN. Die geplanten und zwischenzeitlich 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). Die Flottwellstraße 2 hat eine Oberkante 22,95 m (56,95 m NHN).

Somit sind die Wohngebäude um 2,35 m höher als die Flottwellstraße 2, 0,45 m als die Lützowstraße 3-5 und fast gleich hoch wie Lützowstraße 1. Somit orientiert sich der Bebauungsplan an der umliegenden Bebauung.

Für das Hotel ist bewusst eine höhere Bebauung zugelassen, um die Eckbebauung, hier als besonderes Einzelgebäude, städtebaulich zu betonen:

Für den überwiegenden Teil des Hotelgebäudes ist die Festsetzung einer Traufhöhe von 59,00 m ü. NHN (25,30 m über Gehweg) beabsichtigt. Dies basiert auf einer Gehweghöhe von 33,70 m ü. NHN. Eine minimale Staffelung ist nur in dem südlichen Teil des Hotels zu Flottwellstraße vorgesehen, um hier die Abstandsflächen zur gegenüberliegenden Bebauung einzuhalten. Im nördlichen Teil des Hotels befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine Parkanlage, so dass hier eine höhere Traufhöhe und eine geringfügige Überschreitung der Abstandsflächen über die Straßenmitte hinaus gerechtfertigt sind. Das Hotel ist als Solitärstandort konzipiert und soll den Eingangsbereich zur Flottwellstraße städtebaulich betonen. Aus diesem Grund wird hier weitgehend auf die optische Wirkung der Berliner Traufhöhe verzichtet. Das Hotel kann darüber hinaus ein zusätzliches Staffelgeschoss für Wellness – und Fitness sowie für Technik erhalten. Dieses ist kein Vollgeschoss und tritt entsprechend deutlich zurück. Mit dem Staffelgeschoss ist eine Traufhöhe von 62,00 m ü. NHN zulässig.

Textliche Festsetzung 5

In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Hotel ist oberhalb der festgesetzten Traufhöhe von 59,00 m ü. NHN ein Staffelgeschoss nur zulässig, wenn es kein Vollgeschoss ist und eine Oberkante von 62,00 m ü. NHN nicht übersteigt.

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

Beschränkung von technischen Aufbauten

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

Zur 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. 6

In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Wohngebäude sind oberhalb der zulässigen Oberkanten technische Dachaufbauten bis zu einer Grundfläche von 25 vom Hundert der darunterliegenden 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. 12). Die Zulässigkeit der Solaranlagen in Verbindung mit der Baukörperfestsetzung soll nicht zu Abstandsflächenüberschreitungen führen. Die textliche Festsetzung Nr. 8 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. 7

Oberhalb der Oberkanten der zugelassen 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

6.3 Überbaubare Grundstücksfläche / erweiterte Baukörperausweisung

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden durch eine erweiterte Baukörperausweisung bestimmt. Diese ist erforderlich, um das Vorhaben zu sichern. Die Baugrenzen orientieren sich dabei an dem Vorhaben. Es lässt geringe Spielräume für Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen des Hochbaus zu.

Das Vorhaben sieht im nördlichen dreiecksförmigen Bereich ein Hotelgebäude vor. Das Hotelgebäude soll weiterhin als Sonderbaukörper in der Nähe zum Potsdamer Platz und in der Sichtachse des Tilla-Durieux-Parks sowie in Verlängerung der Straßenachse Am Karlsbad die Eingangssituation des Quartiers durch ein höheres Gebäude und das Hervorkragen in den Gehweg städtebaulich betonen.

Die Kubatur des Hotelgebäudes ist dabei bestimmt durch den Grundstückszuschnitt und den Nord-Süd-Fernbahntunnel der das Grundstück tangiert und nicht überbaut werden darf. Des Weiteren soll eine Lücke zwischen dem Hotel und den anschließenden Wohngebäuden die Sichtbeziehung zum und vom Park ermöglichen. Die Wohngebäude sind so angeordnet, dass sie ein zum Park geöffnetes weites U ausbilden.

Die Öffnungen wurden jeweils auf ein Minimum reduziert, damit die städtebauliche Figur trotz Öffnung insgesamt den Eindruck der Geschlossenheit vermittelt und ein klar strukturiertes Quartier entstehen lässt.

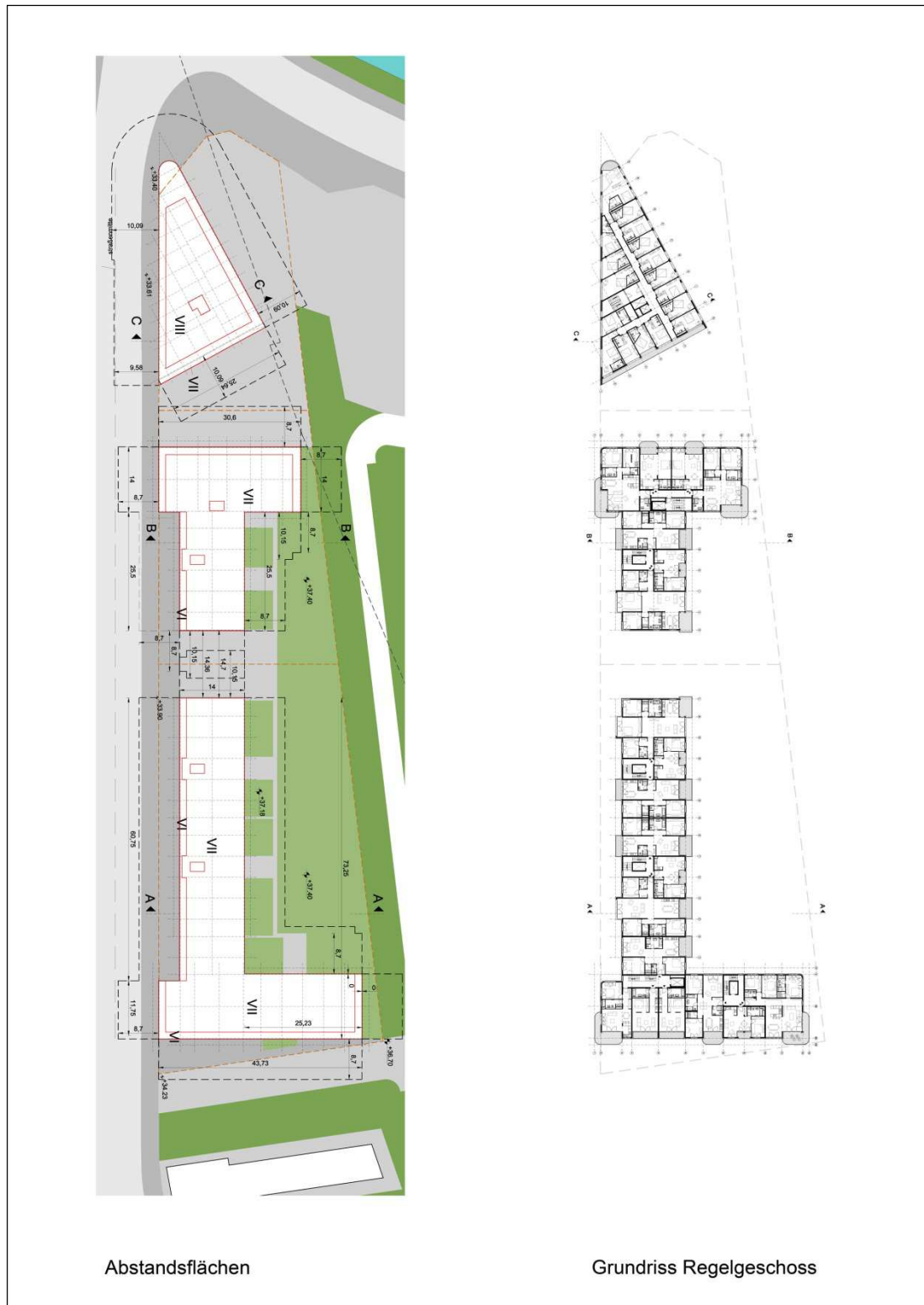


Abb. 7: Lageplan mit Abstandsflächen und Entwurf Regelgeschoss

In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist gemäß § 12 Abs. 4 BauGB ein Teil der öffentlichen Straßenverkehrsfläche einbezogen, da das Vorhaben ab dem 1. Obergeschoss in die Verkehrsfläche (Gehwegbereich) hineinragt (siehe Nebenzeichnung 1 in der Planzeichnung). Das leichte Hineinragen des Gebäudes in den Straßenraum soll den Solitärcharakter betonen.

Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBln

Ein Teil der notwendigen Abstandsflächen, der Kopfbauten der Wohngebäude zum Park liegen auf der Fläche der unbebauten öffentlichen Parkanlage, (siehe Abb. 7). Dies ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBln ganz oder teilweise möglich, da die Parkanlage öffentlich-rechtlich gewidmet ist und somit sichergestellt ist, dass die Abstandsflächen nicht bebaut werden. Der nördliche Teil des Hotels zur Flottwellstraße überschreitet minimal die zulässige Abstandsfläche über die Straßenmitte hinaus. Im nördlichen Teil des Hotels befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite eine öffentlich gewidmete Parkanlage, so dass hier eine höhere Traufe und eine geringfügige Überschreitung der Abstandsflächen zugunsten der Eckbetonung gerechtfertigt sind. Im südlichen Teil des Hotels gegenüber der Bebauung an der Flottwellstraße werden die Abstandsflächen durch eine minimale Staffelung eingehalten.

Bei dem südlichen Wohngebäude nimmt der südliche Gebäudeflügel bewusst nicht die Grundstückskante auf, die zu einem spitzen Winkel der Bebauung führen würde, sondern wurde auf das Gebäude bezogen rechtwinklig geführt. Dies dient zur Schaffung einer größeren Wohnqualität und einer besseren Belichtung der Eckwohnungen. Dadurch gehen die Abstandsflächen teilweise über die Mitte des öffentlichen Parks (Parkzugang) hinaus. Dies ist möglich, da die geplante südlich angrenzende Bebauung im Geltungsbereich des angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“ so weit von der Grundstücksgrenze zurück liegt, dass sich die Abstandsflächen nicht überschneiden. Dazu ist eine Vereinbarung mit den Eigentümern des Nachbargrundstücks getroffen.

6.3.2 Geringere Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 8 BauOBln

Gemäß § 6 Abs. 5 BauOBln beträgt die Tiefe der Abstandsflächen 0,4 H, mindestens jedoch 3 m. Außerdem dürfen sich die Abstandsflächen bei Außenwänden, die in einem Winkel kleiner als 75 Grad zueinander stehen im Sinne § 6 Abs. 3 Nr. 1 BauOBln nicht überdecken.

Die Baukörperausweisung ist eine ausdrückliche Festsetzung gemäß § 6 Abs. 8 BauOBln durch die sich auch geringere Abstandsflächen ergeben können. Die Festsetzung geringerer Abstandsflächentiefen als 0,4 H bzw. eines geringeren Winkels ist gerechtfertigt, wenn besondere planerische oder bauliche Situationen vorliegen und die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts durch die Bauleitplanung gewährleistet werden.

Aus folgenden städtebaulichen Gründen sind innerhalb des Geltungsbereichs für die Blocköffnungen zwischen den Wohngebäuden geringere Abstandsflächen und zwischen dem Hotel und dem benachbarten Wohngebäude festgesetzt: Durch die Öffnungen soll insgesamt der Eindruck einer geschlossenen Blockrandbebauung zur Flottwellstraße entstehen bei gleichzeitiger Durchlässigkeit und Schaffung von Sichtbeziehungen von der Straße zum Park und umgekehrt.

Geringere Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 8 BauOBln 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

Die folgende Abwägung stellt auf das konkrete Vorhaben ab, das als konkreter Projektplan Anlage des Durchführungsvertrages und somit gesichert ist. Einer Änderung der Projektplanung, die zu einer Beeinträchtigung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse führt wird von Seiten des Bezirks nicht zugestimmt.

Belichtung und Besonnung, Versorgung der Aufenthaltsräume mit Tageslicht

Nach dem Entwurf zum Vorhaben sind von den Abstandsflächenunterschreitungen die Schmalseiten der Wohngebäude untereinander betroffen. Hier wird im Vorhaben durch die Grundrissorganisation reagiert. Es sind nur untergeordnete Räume dorthin orientiert. Eine ausschließliche Belichtung der Aufenthaltsräume zu den geringeren Abstandsflächen wird vermieden, so dass eine ausreichende Belichtung, Besonnung der Aufenthaltsräume gewährleistet ist. (siehe Abb. 8)



Abb. 8: Entwurf Regelgeschoß Wohngebäude

Die Abstandsflächenüberschreitung zwischen dem Hotel und dem angrenzende Wohngebäude bestehen zum einen in einem zu geringen Abstand von Teilen der Gebäude (Bereich der Gebäudespitze des Hotels) und zum anderen ist in diesem, von den Abstandsflächen Überschreitungen betroffenen Bereich der Winkel zwischen den Außenwänden geringer als 75 Grad.

Die Abstandsflächenunterschreitung führt zu einer Überlagerung der Abstandsflächen in einem Teilbereich. Die Abstandsflächen liegen dabei nicht auf den Gebäuden.

Von der Überlagerung sind im Wohngebäude ein Teil der Aufenthaltsflächen der Kita im EG ggf. 1.OG berührt und ein Schlafzimmer der nordwestlich gelegenen Vierzimmerwohnung im Regelgeschoß. Auf Seiten des Hotels ist das südwestliche Hotelzimmer betroffen.

Für das Hotel wurde durch das Vorhaben reagiert. Das betroffene Hotelzimmer ist zweiseitig orientiert, so dass gesunde Wohnverhältnisse und die Aufenthaltsqualität gewahrt sind.

Im betroffenen Bereich im Erdgeschoß des Hotels befinden sich die Anlieferung und Abstellräume, so dass auch hier keine Beeinträchtigung erfolgt.

Die Beeinträchtigung der Belichtung und Besonnung der nördlichen Fassade des Wohngebäudes wurde hinsichtlich der Verschattung zu verschiedenen Zeiten 9.00, 11.00, 15.00 und 17.00 Uhr (am 21. Juni) geprüft, (Faber + Faber Architekten, Mai 2013). Im Ergebnis

ist festzustellen, dass es aufgrund der Lage des Hotels nördlich des Wohngebäudes zu keiner Zeit zu einer Verschattung des Wohngebäudes, bzw. des betroffenen Bereichs durch das Hotel kommt. Dies würde sich auch an einem Tag mit niedrigem Sonnenstand und einem längeren Schlagschatten nicht verändern. Am frühen Abend wird der Bereich durch die gegenüberliegende Bebauung westliche Flottwellstraße verschattet.

Eine Beeinträchtigung durch eine Verschattung kann somit ausgeschlossen werden. Hinsichtlich der Besonnung ist zu berücksichtigen, dass die betroffene Wohnung zweiseitig orientiert ist und nur ein Raum der Vierzimmerwohnung von der Abstandsflächenunterschreitung betroffen ist. Auf die mittlere Zweizimmerwohnung hat die Unterschreitung der Abstandsflächen keine Auswirkung, da die geplanten Fenster außerhalb des Bereichs liegen.

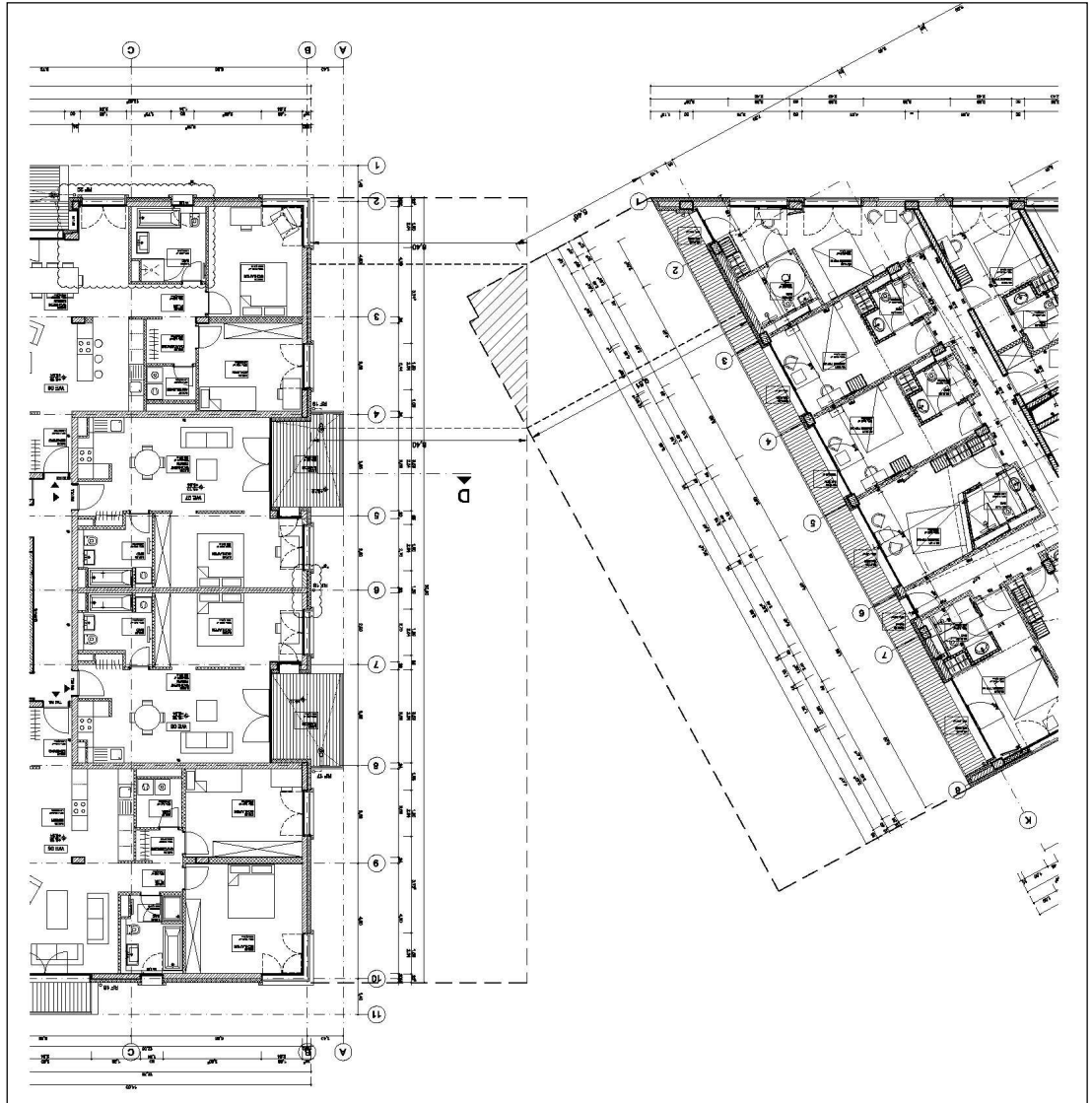


Abb. 8: Entwurf Regelgeschoss Hotel und Wohngebäude

Bei der Kita wurde im EG grundrissmäßig durch großzügige schaltbare Flächen reagiert, so dass auch eine zweiseitige Orientierung für den von Abstandsflächen betroffenen Bereich gegeben ist.

In Innenstadtlagen muss mit einer erhöhten baulichen Verdichtung und dementsprechend geringeren Anforderungen und Erwartungen an eine direkte Besonnung von Wohngebäuden gerechnet werden.

Für die betroffenen Wohnungen und die Kita wirken sich positiv auf das Wohngefühl bzw. Arbeits- und Aufenthaltsqualität aus, dass

- die Wohnungen und die Kita über hohe Fensteranteile verfügen und

- ausschließlich helle Fassadenfarben verwendet werden.

Dies ist zwar nicht im Bebauungsplan festgesetzt, ergibt sich aber aus dem Projektplan, der Anlage zum Durchführungsvertrag ist.

Bezogen auf die von der Unterschreitung der Abstandsflächen betroffenen Wohnungen und die Kita liegen somit gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie eine gute Aufenthaltsqualität 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

Durch die zweiseitige Orientierung der betroffenen Wohnungen und Hotelzimmer sind durch die Unterschreitung der Abstandsflächen keine Auswirkung auf den Ausblick und die Weitsicht zu erwarten. Durch die Öffnung zwischen dem Hotel und den Wohngebäuden wird der Ausblick der westlich orientierten Wohnung und des Hotelzimmers auf den Park erst ermöglicht.

Abwehr von unerwünschtem Einblick (Sozialabstand)

Durch die Abstandsflächenunterschreitung könnten Einblicke in die gegenüberliegenden Aufenthaltsräume erleichtert werden. Im vorliegenden Fall handelt es sich durch das Abschrägen des Hotelgebäudes um eine „über Eck“-Situation, durch die die unerwünschten Einblicke in die Fenster bereits grundsätzlich erschwert sind. In dem von der Abstandsflächenunterschreitung betroffenen Bereich wurde durch das Vorhaben reagiert. Das Hotelzimmerfenster wurde soweit nach Westen verschoben, dass ein Einblick in das Schlafzimmerfenster der gegenüberliegenden Wohnbebauung verhindert wird. Das nordwestlich gelegene Zimmer ist zweiseitig orientiert, so dass die Möglichkeit besteht, sich vor unerwünschten Einblicken zu schützen.

Der Balkon der mittleren Zweizimmerwohnung im Wohngebäude liegt nur zu einem geringen Teil in dem von der Abstandsflächenunterschreitung betroffenen Bereichs und hat keinen Einfluss. Das betroffene westliche Hotelzimmer hat an dieser Stelle kein Fenster und das benachbarte dem Balkon gegenüberliegende Hotelzimmer liegt mit seinem Fenster außerhalb des Bereichs.

Ein zumutbarer Sozialabstand ist somit gewährleistet.

Durchlüftung

Die geöffnete Struktur gewährleistet eine gute Belüftung.

Unter Würdigung aller Schutzgüter des Abstandsflächenrechts sind die gesunden Wohnverhältnisse bei den Wohnungen und den Hotelzimmern, die durch die Abstandsflächenunterschreitung beeinträchtigt werden könnten, gewahrt. Für die geplante Kita besteht ebenfalls keine Auswirkung auf die gesunden Arbeitsverhältnisse und die gute Aufenthaltsqualität.

6.4 Tiefgaragen, Stellplätze

Die Wohngrundstücke sollen zugunsten einer hohen Freiraum- und Aufenthaltsqualität weitgehend frei von motorisiertem Individualverkehr bleiben und Stellplätze in einer ein- bis zweigeschossigen Tiefgarage mit ca. 95 Plätzen konzentriert werden. Dies entspricht einem Stellplatzschlüssel von 0,67 Stellplätzen pro Wohneinheit. Die Lage und Größe der Tiefgarage ist gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 5 BauNVO durch die Plan-

zeichnung bestimmt. Die Erschließung der Tiefgarage erfolgt über eine Aus- und Einfahrt (zwischen den Wohngebäuden) in der Flottwellstraße.

Für das Hotel wird eine Vereinbarung mit dem Betreiber des östlich in der Nachbarschaft gelegenen Parkhauses getroffen, um die Stellplätze dort zu sichern.

6.5 Immissionen

6.5.1 Verkehrslärm

Es wurde eine schalltechnische Untersuchung (ALB, Februar 2012) durchgeführt, die auf dem Verkehrskonzept (IGS, Februar 2012, Kap. I. 2.6.1)) beruht. (siehe auch Umweltbericht Kap. II 4.2.2.1.1, 4.2.3.1.1 und 4.3.1.5).

Es wurde Folgendes untersucht:

- die Auswirkungen des Vorhabens auf schutzwürdige bauliche Anlagen außerhalb des Plangebiets, d.h. auf den Bestand bzw. auf die geplante und zwischenzeitlich realisierte Bebauung westlich der Flottwellstraße (überwiegend MI) und den geplanten Westpark sowie
- 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 und zwischenzeitlich realisierte 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.

Zur Berechnung des von dem Bahnverkehr ausgehenden Schienenverkehrslärms ist bis Ende 2014 die Schall 03 in der Ausgabe 1990 gültig gewesen. In dieser fand der Schienenbonus Anwendung. Der Schienenbonus entfällt mit den Stichtagen 1. Januar 2015 bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen der Eisenbahnen (und 1. Januar 2019 bei Straßenbahnen) für Anwendungsfälle der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Durch den Lärmgutachter wird nach Abstimmung mit SenStadtUm IX C (09.02.2015) folgende Abschätzung zur Auswirkung auf den vorhabenbezogenen Bebauungsplan gegeben: Bei Anwendung der Anlage 2 der 16. BImSchV, (die seit dem 19.12.2015 für den Schienenverkehr verbindliche Berechnungsvorschrift ist), wären bei den angenommenen Zuggeschwindigkeiten von weniger als 100 km/h um ca. 1 bis 2 dB(A) höhere Teil-Beurteilungspegel für den Schienenverkehrslärm zu erwarten. (vergl. Bundestagsdrucksache 18/1280 vom 30.04.2014 Abbildung 10 auf Seite 89). Dadurch, dass die Gesamtverkehrslärmpegel durch den Kfz-Verkehr dominiert werden (die Teil-Beurteilungspegel des Schienenverkehrs sind an allen Immissionsorten um mindestens 10 dB(A) kleiner als diejenigen des Kfz-Verkehrs), wären auch bei Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV (sog. Schall 03 (2012)), wenn überhaupt, nur geringfügig höhere Werte für die Lärmindizes zu erwarten. Selbst wenn man in Rechnung stellt, dass der Ermittlung der Lärmpegelbereiche der zum damaligen Zeitpunkt noch heranzuziehende Schienenbonus zugrunde lag und diesen nunmehr entfallen ließe, würden sich allenfalls Pegelerhöhungen nur für einige Immissionsorte und nur um ca. 1 dB(A) ergeben.

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 im Bestand zum Teil bereits überschritten.

Auswirkung des Vorhabens außerhalb des Plangebietes

Bei Umsetzung der Ziele des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140i VE bzw. der Gesamtentwicklung sind Erhöhungen der Verkehrsgeräuschemissionen vor außerhalb des Plangebietes westlich der Flottwellstraße bestehenden bzw. geplanten schutzwürdigen Gebäuden im Prognoseplanfall im Vergleich zum Prognosenullfall zu erwarten. Nur für einige Immissionsorte und Geschosse wurden Pegelerhöhungen von mehr als 1,0 dB(A) bis zu maximal 2,7 dB(A) tags bzw. 2,5 dB(A) nachts ermittelt. Für denjenigen Immissionsort mit Pegelerhöhungen von mehr als 2 dB(A) in den meisten Geschossen (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 wieder.

Die maximalen Schallpegel in der Flottwellstraße und Am Karlsbad liegen tags bei 64 dB(A) und nachts bei 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. Die Schwellenwerte, ab denen Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind, betragen 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht. Diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung. Als bedenklich gelten Pegelerhöhungen aber vor allem dann, wenn sogenannte Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden- Hierzu müssten 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erstmalig oder weitergehend überschritten werden. Letztere Schwellenwerte werden vor den außerhalb des Plangebietes vorhandenen/ geplanten 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-i (VE) induzierten Verkehren auch die durch die geplante und zwischenzeitlich realisierten Wohnbebauung westlich der Flottwellstraße induzierten Verkehre enthalten.

Immissionssituation innerhalb des Plangebietes

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

Vor den Wohngebäuden werden die für allgemeine Wohngebiete anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit bis zu 64 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts maximal um 4,6 dB(A) tags bzw. 8,7 dB(A) nachts überschritten. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete werden maximal um 8,6 dB(A) tags bzw. 12,7 dB(A) nachts überschritten.

Vor dem Hotel werden die für Kerngebiete anzusetzenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV mit bis zu 69 dB(A) tags und 63 dB(A) nachts maximal um 4,5 dB(A) tags bzw. 8,6 dB(A) nachts überschritten. Die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für Kerngebiete werden maximal um 3,5 dB(A) tags bzw. 7,6 dB(A) nachts überschritten.

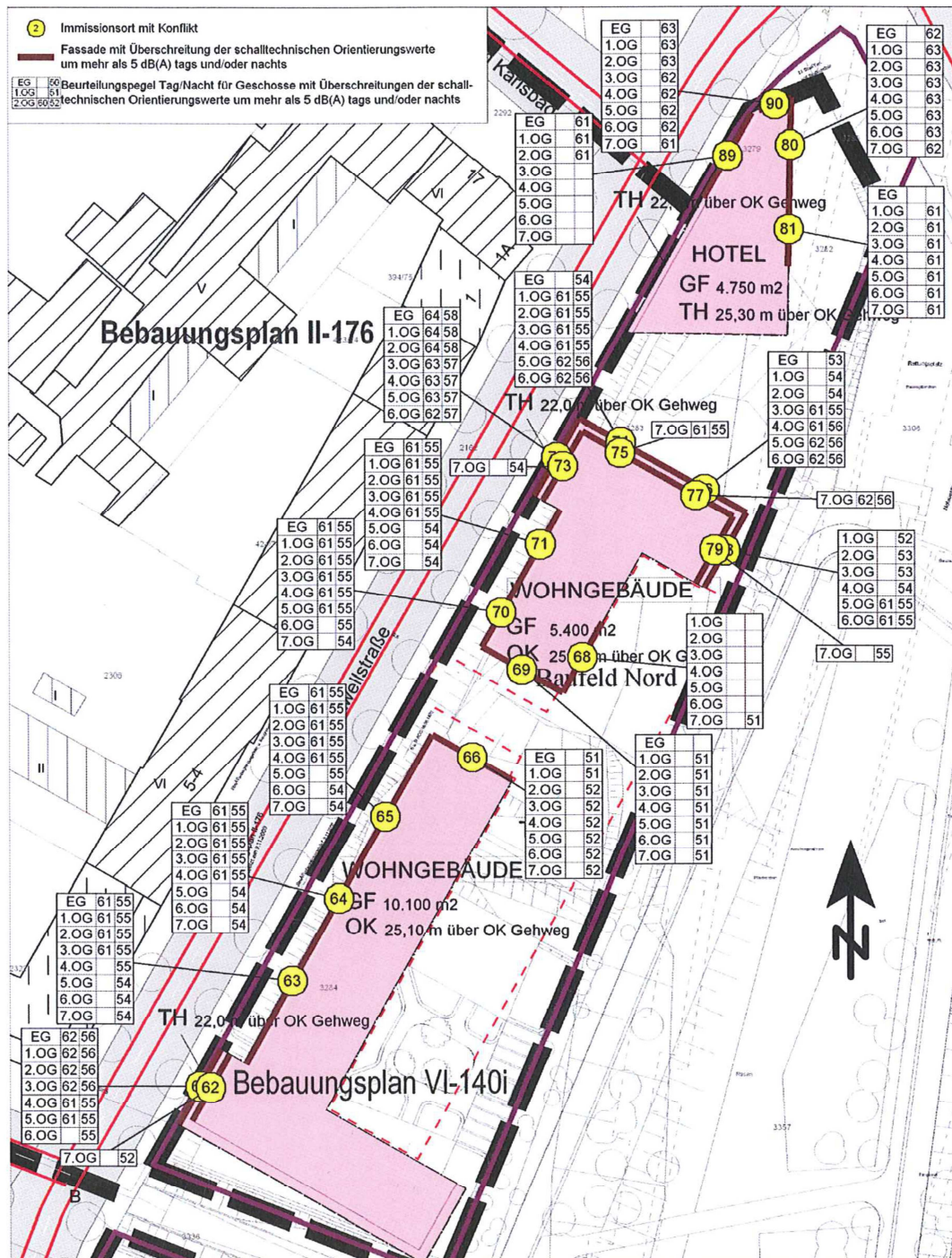


Abb. 10: Quelle ALB: Fassaden des Vorhabens mit Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte (Beiblatt zu DIN 18005-1 (Allgemeine Wohngebiete für die Wohngebäude und Kerngebiet für das Hotel) um mehr als 5 dB(A), rote Linien)

Damit sind in Bezug auf Verkehrsgeräusche im Bebauungsplangebiet selbst 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) und vor einigen Fassaden des geplanten Hotels die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zu DIN 18 005-1 für Kerngebiete um mehr als 5 dB(A) überschritten werden.

Prüfung der Umsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen gemäß Lärmaktionsplan

Nach der Ergänzung des Schallgutachtens (November 2013) befindet sich das Plangebiet gemäß Lärminderungsplanung für Berlin – Aktionsplan in keinem Konzeptgebiet. Im Umfeld des Plangebietes liegt die Konzeptstrecke Potsdamer Straße aus dem Lärmaktionsplan 2013-18.

Ein direkter Vergleich der Beurteilungspegel gemäß RLS-90 bzw. Schall 03 der vorliegenden Schalluntersuchung (2012) mit den Schwellenwerten des Lärmaktionsplanes Berlin, die sich auf Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} gemäß § 34. BImSchV ist wenn überhaupt, nur bedingt möglich. Aus diesem Grund wurden zur Beurteilung der Dringlichkeit von Maßnahmen die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} gemäß § 34. BImSchV berechnet, (ALB November 2013). Die Berechnungen ergaben, dass im Prognoseplanfall die Schwellenwerte der 1. Stufe für L_{DEN}/L_{Night} von 70/60 dB(A) vor den Fassaden der Vorhaben (Wohnhäuser und Hotel) an keinem Immissionsort überschritten werden.

Die Schwellenwerte der 2. Stufe für L_{DEN}/L_{Night} von 65/55 dB(A) werden im Prognoseplanfall an allen Fassaden des Hotels mit Ausnahme der Südfassade bei beiden Indizes L_{DEN} und L_{Night} überschritten. Vor den Wohngebäuden wird zwar auch der Schwellenwert der 2. Stufe beim Index L_{Night} überschritten, jedoch nur vor einigen Fassadenabschnitten, nur in einigen Geschossen und um maximal 2 dB(A).

Als aktive Lärminderungsmaßnahmen kommen für das Schöneberger Ufer als dominierende Schallquelle eine sog. lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche oder eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km / h in Betracht. Für die anderen berücksichtigten Straßen, auch für die Flottwellstraße besteht bereits eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km /h.

Lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche

Aus gutachterlicher Sicht sind die Erfahrungen zu den bereits existierenden Versuchsstrecken in Berlin zu lärmgeminderten Fahrbahnoberflächen (akustische Eigenschaften, Belastbarkeit, Wartungs- und Instandhaltungszyklen) noch nicht ausreichend, um daraus belastbare Aussagen für die Wirksamkeit abzuleiten.

Nach Aussage von SenStadtUm IX C34 (Schreiben vom 17. Dezember 2013) ist die Wirkung eines lärmarmen Fahrbahnbelages bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h derzeit noch unbekannt. Aber es kann davon ausgegangen werden, dass diese deutlich unterhalb der Wirkung bei 50 km/h liegt. Der Grund liegt darin, dass beim Pkw bei 30 km/h Antriebs- und Rollgeräusche etwa gleich groß sind und somit die leiseren Rollgeräusche vom Antriebsgeräusch überdeckt werden. Bei 50 km/h, wie auf dem Schöneberger Ufer würde die Lärminderung ca. 3 dB(A) betragen. Zuständig ist das bezirkliche Tiefbauamt.

Nach Aussage des Tiefbauamtes des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg (Mail vom 15.01.2014) ist diese Maßnahme aufgrund der nur begrenzt zur Verfügung stehenden Mittel in der Straßenunterhaltung und anderer Prioritätensetzung in absehbarer Zeit nicht geplant.

Eine Verpflichtung des Vorhabenträgers kann aus Gründen der Unverhältnismäßigkeit nicht erfolgen. Neben den Baukosten ist zu berücksichtigen, dass der Belag bei langfristigem Erhalt seiner Lärminderung voraussichtlich wartungs- und damit langfristig sehr kostenintensiv ist. Unsicherheit besteht zudem darüber, ob durch die Maßnahme weitere Kosten für die Sanierung der Straße entstehen könnten. Dies ist heute nicht abzusehen, so dass die Kosten unkalkulierbar und ggf. unverhältnismäßig sein können.

Geschwindigkeitsreduzierung

Die Stellungnahme der VLB (Schreiben vom 7. Januar 2014) ergaben, dass eine 30 km/h-Beschränkung aus Lärmschutzgründen für das Schöneberger Ufer zur Zeit nicht in der Prüfung ist, da kein Antrag eines betroffenen Anwohners als Voraussetzung der Prüfung vorliegt. Für die Prüfung, ob straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen in Betracht kommen, sind die in den Lärmschutzrichtlinien-StV genannten Lärmpegel maßgeblich.

In dem Abschnitt des Schöneberger Ufers kämen aufgrund der Einordnung als Mischgebiet straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Lärm 72 dB(A) tags oder 62 dB(A) nachts überschreitet.

Nach den Lärmschutzrichtlinien-StV ist aber die Grenze des zumutbaren Verkehrslärms nicht durch gesetzlich bestimmte Grenzwerte festgelegt. Maßgeblich ist vielmehr, ob die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss.

Die Lärmpegel für die Nacht wie auch für den Tag liegen in diesem Fall unterhalb der maßgeblichen Richtwerte und sind als ortsüblich anzusehen.

Aus den oben genannten Gründen ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen für das Schöneberger Ufer zur Zeit weder in der Prüfung noch realisierbar.

Lärmschutzwände

Lärmschutz auf dem Ausbreitungsweg (z.B. als Lärmschutzwand LSW) käme lediglich zwischen dem Schöneberger Ufer und dem Hotel in Betracht. Eine Verlängerung in östliche Richtung ist aus städtebaulichen Gründen wegen der Ausbildung dieses Bereiches als Eingang zum Park am Gleisdreieck nicht vertretbar. Entlang der Flottwellstraße scheidet eine Lärmschutzwand ebenfalls, vor allem aus städtebaulichen Gründen aus.

Für das Schöneberger Ufer wurde überprüft, welche Wirkung eine Lärmschutzwand am nördlichen Rand des Geltungsbereichs hätte, (ALB November 2013). Exemplarisch wurden Berechnungen unter Berücksichtigung einer 5 m hohen, beidseitig hochabsorbierenden Lärmschutzwand (LSW) entlang der nordöstlichen Grenze des räumlichen Geltungsbereiches durchgeführt.

Dabei wirkt sich die LSW auf die Höhe der Beurteilungspegel allenfalls bei den beiden untersten Geschossen aus und dies auch nur im Nahbereich zur LSW (Nordwestfassade und nördlicher Teil der Ostfassade des Hotels).

Somit kommt eine solche Lärmschutzwand innerhalb des Plangebietes zum Schutz vor Straßenverkehrslärm aus städtebaulichen und allgemein bautechnischen Gründen und aufgrund eines ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses nicht in Betracht.

Prüfung von passiven technischen Maßnahmen

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung 2012 erfolgte auch die Ermittlung von Lärmpegelbereichen und erforderlichen Schalldämmmaßen der Fassaden der geplanten Bebauung gemäß DIN 4109.

Für die gemäß Vorhabenplanung vorgesehenen beiden Wohngebäude im Plangebiet wurde nur für die Westfassade des Nordflügels des nördlichen Wohngebäudes der Lärmpegelbereich (LPB) IV gemäß DIN 4109 ermittelt. Für alle anderen Fassaden wurden geringere Lärmpegelbereiche ermittelt. Für die Fassaden des geplanten Hotels ergaben sich in Abhängigkeit von der Ausrichtung Lärmpegelbereiche zwischen III und V gemäß DIN 4109. Für die innerhalb des LPB V gelegenen Außenfassaden von Übernachtungsräumen in Beherbergungsstätten im Sinne der DIN 4109 sind resultierende bewertete Bauschalldämmmaße von $R'_{w,res} \geq 45$ dB erforderlich.

In der Abbildung 11 sind diejenigen Fassaden unterschiedlich eingefärbt, für die mindestens der Lärmpegelbereich III gemäß DIN 4109 ermittelt wurde. Bei den Lärmpegelbereichen unter IV werden bei Aufenthaltsräumen in Wohnungen u.ä. (Übernachtungsräume des Hotels) die resultierenden Anforderungen an die Schalldämmung bereits aus anderen Gründen eingehalten, (z. B. Energieeinsparverordnung).

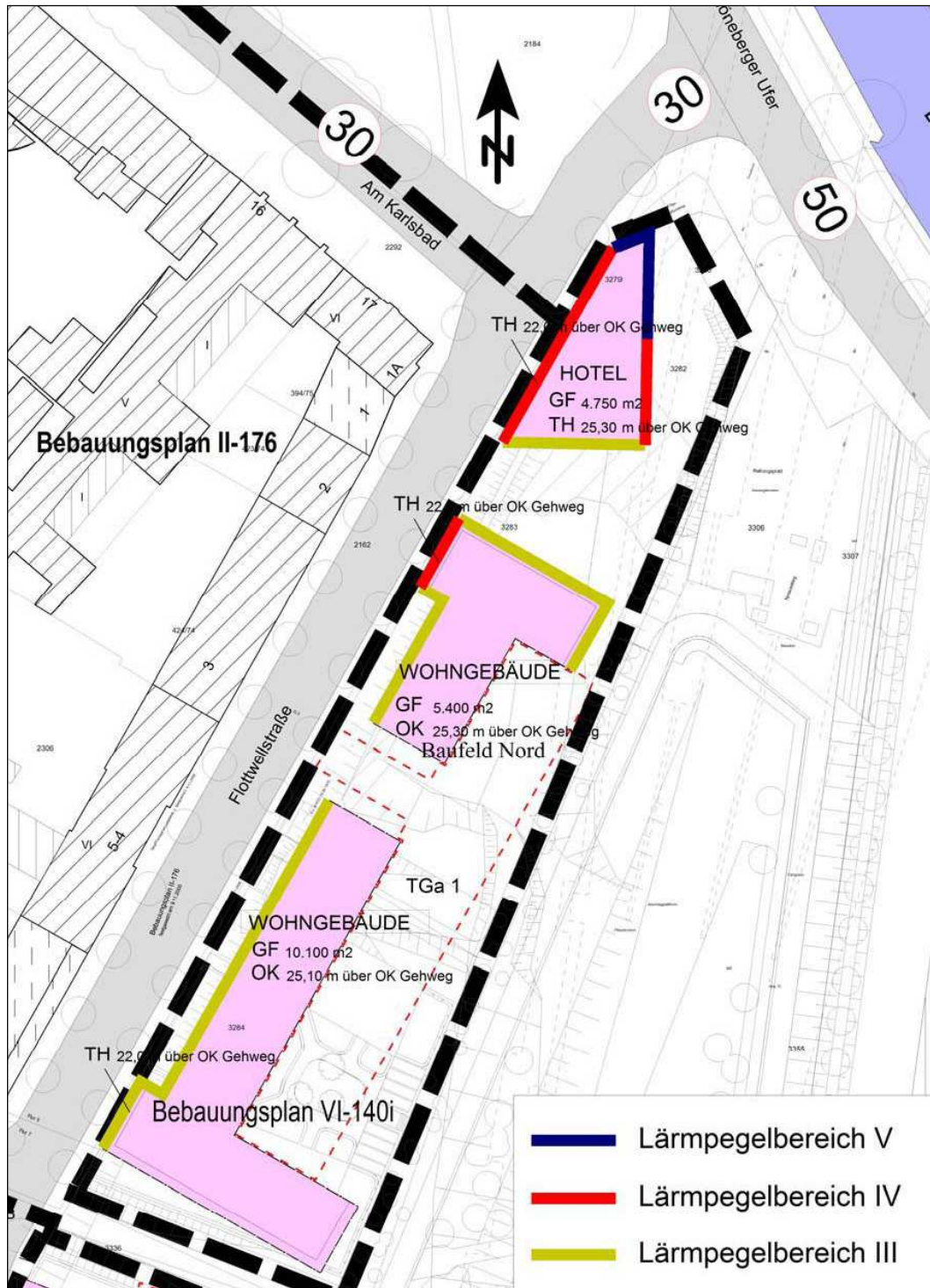


Abb.11 Quelle ALB November 2013: Lageplan mit Fassaden, für die mindesten der Lärmpegelbereich LPB III gemäß DIN 4109 ermittelt wurde.

Die Sicherstellung eines ausreichenden passiven Schallschutzes gemäß DIN 4109 für das Vorhaben wird durch Aufnahme einer Klausel, dass der Vorhabenträger sich zur Einhaltung der Mindestschallschutzanforderungen der DIN 4109 verpflichtet, im Durchführungsvertrag (2. Änderungsvereinbarung) gewährleistet.

Den einzelnen Lärmpegelbereichen LPB IV und V entsprechen gemäß DIN 4109 folgende erforderliche resultierende bewertete Schalldämm-Maße (erf. $R'_{w,res}$) für die Außenbauteile:

- LPB V erf. $R'_{w,res}$ = 45 dB
- LPB IV erf. $R'_{w,res}$ = 40 dB

Außenwohnbereiche

Eine Anordnung von Außenwohnbereichen (AWB) wie z.B. Balkone wäre für die beiden Wohngebäude allenfalls vor der Westfassade des Nordflügels nördlichen Wohngebäudes wegen der berechneten Überschreitung des für die AWB-Nutzung von SenStadtUm II C aufgrund von jüngeren Urteilen empfohlenen Schwellenwertes von 62 dB(A) kritisch. Gemäß des Entwurfes der Vorhabenplanung ist dort ein Balkon "über Eck" vorgesehen, so dass sich ein Teil der AWB-Grundfläche vor der Südfassade des Nordflügels – und damit in ausreichend schallabgeschirmter Lage – befindet, (siehe Abb. 6)

Für das Hotel wird eine Anordnung von Außenwohnbereichen vor Fassaden mit Ausnahme der Südfassade kritisch gesehen, da vor allen anderen Fassaden tagsüber Beurteilungspegel von z. T. deutlich mehr als 62 dB(A) zu erwarten sind, was eine störungsfreie AWB-Nutzung faktisch ausschließt. Möglich wären allerdings Loggien, die straßenseitig eine Kaltverglasung erhalten und damit als Wintergarten fungieren. In den Außenfassaden dieser Wintergärten können Fenster vorgesehen werden, deren Öffnung dann in der Verantwortung des Nutzers liegt.

Kitafreifläche

Die Kita befindet sich im nördlichen Wohngebäude, das hinsichtlich der Lärmempfindlichkeit als allgemeines Wohngebiet einzustufen ist. Die Freifläche ist nach Nordosten orientiert und liegt zwischen dem Wohngebäude und dem Hotel.

In dem Bereich erfolgt zwar eine gute Abschirmung durch das Hotel gegenüber dem Schöneberger Ufer, aufgrund der Vorbelastung werden dort aber immer noch Werte von 59 und 60 dB(A) (ALB Februar 2012 IO 74 und 76 jeweils im EG) erreicht.

Für Freiflächen von Kindertagesstätten nennt das Beiblatt1 zu DIN 18005-1 keinen schalltechnischen Orientierungswert. Es sind auch keine weiteren Grenz- oder Richtwerte für die Freiflächen solcher Nutzungen bekannt.

Legt man den Schutzanspruch der durch die Orientierungswert der DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete tags von 55 dB(A) formuliert ist zugrunde, ist dieser um 4 bis 5 dB(A) überschritten.

Da Kindertagesstätten sowohl in allgemeinen Wohngebieten als auch in Mischgebieten zulässig sind, relativiert sich der Schutzanspruch.

Das Gebiet ist bereits vorbelastet. Die Orientierungswerte der DIN 18 005-1 Beiblatt 1 stellen aus Sicht des Schallschutzes im Städtebau erwünschte Zielwerte dar. Sie dienen aber lediglich als Anhalt, so dass von ihnen auch abgewichen werden kann, sofern keine Gesundheitsgefährdung die Nutzung ausschließt. Der berechnete Beurteilungspegel liegt im Bereich des Orientierungswertes der DIN 18 005-1 Beiblatt 1 für Mischgebiete von tags 60 dB(A).

Die Rechtsprechung sieht gesunde Wohnverhältnisse im Regelfall dann als gewahrt an, wenn die schalltechnischen Orientierungswerte für Mischgebiete eingehalten werden, was hier der Fall ist und auch als Anhalt für die Freiflächennutzung dienen kann.

Aktive Maßnahmen, wie eine Lärmschutzwand-/oder Wall zur Reduzierung des Schallpegels kommen aus städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Dies würde der zum Park geöffneten Struktur und der direkten Anbindung entgegenstehen.

Eine Überschreitung der DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete tags von 55 dB(A) um bis zu 4 dB (A) als zumutbar erachtet und auf weitere zwingende aktive Schutzmaßnahmen verzichtet.

Gegenüber dem Hotel erfolgt durch eine Einfriedung eine klare Abgrenzung. Diese ist Bestandteil des Freiflächenplans als Anlage zum Durchführungsvertrag. Bei der Größenordnung des Hotels mit ca. 100 Zimmern handelt es sich um ein kleines, ein sog. Boutique-Hotel für die individuelle Nachfrage, das auf einen längeren Aufenthalt ausgelegt ist und nicht auf Busreisende abzielt. Aufgrund der Art und Größe sowie der innerstädtischen sehr gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lage sind die Busvorfahrten eher verkehrliche Ausnahmeereignisse. Aus diesem Grund erfolgt keine Busvorfahrt auf dem Grundstück. Eine Anlieferung des Hotels und des Gastronomiebetriebes erfolgt 2 bis 4 Mal am Tag, so dass eine Verträglichkeit der Kitanutzung und des Hotels gegeben ist.

Fazit und Abwägung

Die für den Prognoseplanfall ermittelten Pegelerhöhungen basieren auf Verkehrswerten, die den Kfz-Verkehr durch alle drei Baufelder östlich der Flottwellstraße sowie durch die westlich der Flottwellstraße geplanten und nunmehr zum großen Teil bereits realisierten Bauvorhaben beinhaltet. Die Beurteilungspegelerhöhungen im Vergleich zum Prognose-nullfall der bestehenden Bebauung außerhalb des Plangebiets sind bedingt durch die Erhöhungen der Emissionspegel (maximal 1,5 dB(A) für die Flottwellstraße) und durch den Einfluss der zu erwartenden zusätzlichen Mehrfachreflexionen. Als bedenklich gelten Pegelerhöhungen aber vor allem dann, wenn sogenannte Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung überschritten werden. Hierzu müssten 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erstmalig oder weitergehend überschritten werden. Diese Schwellenwerte werden vor den außerhalb des Plangebietes vorhandenen / geplanten Wohnnutzungen weder erreicht, noch überschritten. Die Planung führt daher nicht zu erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen auf die angrenzenden empfindlichen Nutzungen.

Innerhalb des Plangebietes werden die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblatts 1 zur DIN 18 005-1 für allgemeine Wohngebiete (an den Fassaden der Wohngebäude) und für Kerngebiete (an den Fassaden des Hotels) sowohl tags als auch nachts z.T. erheblich überschritten.

Wohngebäude

Die schutzwürdigere Nutzung Wohnen wird durch das Hotelgebäude an dem stark belasteten Schöneberger Ufer abgeschirmt und es werden Schallpegel erreicht, die eine Wohnnutzung nicht ausschließen, wohl aber Schallschutzmaßnahmen erfordern, um die gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Die geprüften aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmschutzwände) zum Schutz planungsrechtlich möglicher schutzwürdiger Nutzungen kommen aus den genannten Gründen nicht in Betracht. Die Baukörperfestsetzung im Planentwurf ist aus der Sicht des Lärmschutzes planerisch sinnvoll und effektiv, vor allem um die nach Osten gerichteten Hofbereiche der beiden Wohngebäude ausreichend vor den Straßenverkehrsgeräuschmissionen abzuschirmen. Die Hofbereiche weisen dann auch vergleichsweise geringe Pegel auf. Zudem sieht die Vorhabenplanung für 65 % der Wohnungen durchgesteckte Grundrisse vor. Von den nicht durchgesteckten Wohnungen sind knapp 78% zum Park oder nach Süden zum Baufeld Mitte orientiert, so dass insgesamt für die Mehrzahl der Wohnungen mindestens ein Raum mit einer Lüftungsmöglichkeit in einer Fassade mit ausreichend niedrigem Beurteilungspegel (vor allem nachts) vorhanden ist. Dadurch ist auch bei gekippten Fenstern ein weitgehend störungsfreier Schlaf gesichert. Prinzipiell kommen für Festsetzungen zur Grundrissgestaltung und zum Einbau schallgedämmter Lüftungseinrichtungen in Frage. Die zwingende Festsetzung der Grundrissgestaltung ist vor dem Hintergrund der Vorhabenplanung, die bereits planerisch darauf reagiert, nicht erforderlich. Ergänzend zur Einhaltung der Schalldämmmaße für die Außenfassaden gemäß DIN 4109, deren Einhaltung in der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag sichergestellt ist, wird die Ausstattung einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit für Aufenthaltsräume bei Wohnungen die ausschließlich zu den lauten Straßen orientiert sind, festgesetzt.

Die Festsetzung Nr. 8 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.

Textliche Festsetzung Nr. 8

In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Wohngebäude sind sofern Wohnungen ausschließlich Aufenthaltsräume mit einziger Lüftungsmöglichkeit zu den Fassaden zwischen den Punkten C und D; E, F und G; H, I, J und K; L, M, N und O haben, diese Aufenthaltsräume mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Hotelgebäude

Für Übernachtungsräume des Hotels dagegen ergaben die Berechnungen für die Nordfassade sowie für die nördlichen Teilbereiche der Ost- und Westfassade nachts Beurteilungspegel, die über dem sog. Schwellenwert der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts liegen. Ein störungsfreier Schlaf bei gekippten Fenstern ist hier i. d. R. nicht gegeben.

Die geprüften aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmschutzwände) zum Schutz planungsrechtlich möglicher schutzwürdiger Nutzungen kommen aus den genannten verschiedenen Gründen nicht in Betracht.

Es lässt sich jedoch durch technische Maßnahmen eine Situation herstellen, die eine Gesundheitsgefährdung verhindert und eine Hotelnutzung an dieser Stelle trotz der hohen Belastung rechtfertigt. Zum Einen wird der Vorhabenträger in der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag zur Einhaltung der DIN 4109 verpflichtet, zum Anderen wird die Ausstattung einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit für die, vom Lärm betroffenen Aufenthaltsräume des Hotels festgesetzt.

Die Festsetzung Nr. 9 gilt für alle Fassaden die die Orientierungswerte für Kerngebiete im mehr als 5 dB(A) überschreiten. Sie dienen dazu, bei dem erforderlichen passiven Schallschutz eine ausreichende Belüftung und somit gesunde Aufenthalts- und Schlafverhältnisse zu gewährleisten.

Textliche Festsetzung Nr. 9

In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Hotel sind Übernachtungsräume zu den Fassaden zwischen den Punkten P, Q, R und S; T, U, V und W mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Die Gebietsentwicklung folgt durch die innerstädtische und gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lage dem übergeordneten Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“, das auf eine gesamtstädtische Verkehrsreduzierung abzielt. Die Flottwellstraße als untergeordnete Erschließungsstraße ist in dem Bereich ohne Entwicklung durch den Verkehrslärm am Schöneberger Ufer bereits vorbelastet. Durch die Entwicklung des Gebietes nimmt der Verkehr zwar in der Flottwellstraße zu und es kommt zur Reflexion der Gebäude, gleichzeitig bewirkt die geplante Bebauung aber auch eine Abschirmung gegenüber der Hauptlärmquelle Schöneberger Ufer.

Trotz hoher Lärmbelastung vor allem des Hotelgebäudes wird dem städtebaulichen Belang, der Nutzung eines zentralen, sehr gut erschlossenen Standortes der Vorrang gegeben, zumal eine Gesundheitsgefährdung durch technische Maßnahmen vermieden wird. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Aufenthaltsdauer im Hotel kurz ist und eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Das Hotelgebäude als Sonderbaukörper stellt in Korrespondenz zum Potsdamer Platz den signifikanten Auftakt für das neue Quartier und den Gleisdreieckpark dar. Durch die Lage des Hotelgebäudes wird die geplante Wohnbebauung, die einen höheren Schutzanspruch hat, weitgehend abgeschirmt. Durch die Gesamtqualität des Gebietes durch die Schaffung einer dichten urbanen Neubebauung und der Schaffung von Frei- und Erholungsmöglichkeiten durch den Gleisdreieckpark hat das Gebiet trotz der erhöhten Lärmbelastung eine hohe Attraktivität.

Somit liegen gewichtige städtebauliche Gründe dar, die das geplante Vorhaben in einem stark durch Verkehrslärm vorbelasteten Bereich rechtfertigt. Aus den genannten Gründen müssen die Belange des Schallschutzes gegenüber den städtebaulichen Zielen zurückstehen.

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 Pegelverringerungen bis zu 3 dB(A).

6.5.2 Gewerbelärm

Für diejenigen Betriebe und Anlagen im Umfeld des Plangebietes, die in den Geltungsreich 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 Baufeld Mitte, vorhandene Wohnnutzungen südlich der Pohlstraße) und/oder
- ausreichender Abschirmung zu den im Plangebiet vorgesehenen schutzwürdigen Nutzungen durch die zwischen Pohl- und Lützowstraße geplante Bebauung

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. Aus dem Bezirk Mitte stammender Gewerbelärm ist für das Plangebiet, wenn überhaupt, nur in zu vernachlässigender Größenordnung zu erwarten.

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-140i 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 das schalltechnische Gutachten (ALB Februar 2012) ergänzenden Stellungnahme (ALB 23. 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-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.

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

Ergänzend zum vorliegenden Schallgutachten für den VI-140 i VE wurden die Auswirkungen des „Spielfläche unter der U1, Westpark“ gutachterlich durch ALB geprüft und eingeschätzt. Durch seine Lage südlich des Bau-feldes Mitte kann nicht von einer Auswirkung auf das Bau-feld Nord ausgegangen werden. Auch hinsichtlich der Spielgeräte unter der U1 sind keine relevanten Auswirkungen durch Benutzungslärm zu erwarten.

6.5.4 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 lufthygienischen Verhältnisse im Plangebiet und dessen Umgebung ausübt, und insbesondere, ob Immissionsgrenzwerte (IGW) überschritten werden. (vgl. Umweltbericht, Kap. 4.2.2.5.1 und 4.2.3.1.5 Schutzgut Klima / Luft) Der Luftschadstoffuntersuchung liegen Verkehrswerte (IGS Januar /Februar 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 und zwischenzeitlich realisierte 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 VE und VI-140i VE 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

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 entsprechen, (textliche Festsetzung Nr. 10). Der Geltungsbereich befindet sich entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplans im „Vorranggebiet für Luftreinhaltung“. Dieses Gebiet umfasst im Wesentlichen die Innenstadtbezirke mit hohen Schadstoffemissionen, wo sich insbesondere die Emissionen von Kraftfahrzeugverkehr, Hausbrand und Industrie überlagern. Hier sollen räumliche Prioritäten für die Einschränkung von Emissionen der Verursachergruppen Verkehr, Hausbrand und Industrie gesetzt werden, da wegen der geringen Ableitungshöhe eine geringe Ausbreitung und Verdünnung gegeben ist, so dass in der Nähe von Emissionen auch hohe Immissionen auftreten. Die geplante Festsetzung soll insbesondere mit Blick auf die in der Umgebung vorhandene hohe Gewerbedichte für den Geltungsbereich Schadstoffemissionen und damit auch -immissionen so weit wie möglich begrenzen. Sie dient daher dem Schutz gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Textliche Festsetzung Nr. 10

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 entsprechen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB

6.5.5 Erschütterungen

Im Rahmen eines Gutachtens (GuD 2011) wurden untersucht, in welchem Maße der Zugverkehr im Nord-Süd-Fernbahntunnel Schwingungs- und Sekundärluftschallimmissionen in den Neubauten im Planungsgebiet verursachen können. Die Untersuchung zeigt, dass in der geplanten Bebauung die Anforderung entsprechender Normen und Immissionsschutzverordnungen hinsichtlich der wahrnehmbaren Schwingungen und des Sekundärluftschalls eingehalten werden. Spezielle Maßnahmen zur Immissionsminderung sind daher für die geplante Bebauung nicht erforderlich. Das Gutachten empfiehlt bei der Planung der Gebäude einen Bauakustiker hinzuziehen, um insbesondere beim Innenausbau schwingungsverstärkende Resonanzeffekte im Gebäude durch eine entsprechende Konzipierung (Auslegung des schwimmenden Estrichs, leichte Trennwände, abgehängte Decken) zu vermeiden.

6.6 Grünordnerische Festsetzungen

Zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Umweltauswirkungen sind grünordnerische Festsetzungen beabsichtigt. Alle nicht überbaubaren Flächen sollen gärtnerisch angelegt werden. Dies gilt auch für die geplante Tiefgarage, die mit einer Erdschicht von mindestens 70 cm überdeckt werden muss (textliche Festsetzung Nr. 11). Um einen gestalterischen Spielraum zu gewähren und notwendige Anlagen auf dem Grundstück unterzubringen, sind Terrassen, Wege, Zufahrten für Rettungsfahrzeuge sowie Spielplätze nach BauOBln davon ausgenommen. 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.

Im Geltungsbereich sind mindestens 40 % der Dachflächen extensiv zu begrünen, (textliche Festsetzung Nr.12). Ziel der Festsetzung ist die Aufwertung des Stadt- und Landschaftsbildes. Die durch die Planung verloren gehenden Freiflächen bieten Insekten Lebensraum. Diese erhalten durch die extensive Dachbegrünung einen Ersatzlebensraum. Darüber dient die Dachbegrünung dem Ausgleich der geplanten hohen Nutzungsmaße und führt zu umweltrelevanten Verbesserungen.

Textliche Festsetzung 11

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 mindestens 0,70 m betragen, davon ausgenommen sind Terrassen. Das Anpflanzgebot gilt nicht für Terrassen, Wege und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge und die notwendigen Spielplätze gemäß § 8 Abs. 2 der Bauordnung Berlin.

Textliche Festsetzung 12

Mindestens 40 vom Hundert der Dachflächen sind zu begrünen.

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

6.7 Verkehrliche Erschließung

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

Textliche Festsetzung Nr. 13

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

Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Das Plangebiet selber soll mit Ausnahmen des Hotelgrundstücks oberirdisch frei von motorisiertem Individualverkehr bleiben.

Die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage erfolgt über die Flottwellstraße. Notwendige Stellplätze für Behinderte befinden sich im Nordosten des Grundstücks. Der Anlieferungsbereich liegt südlich auf dem Grundstück des Hotels. Eine gesonderte Busvorfahrt ist nicht vorgesehen. Bei der Größenordnung des Hotels mit ca. 100 Zimmern handelt es sich um ein kleines, ein sog. Boutique-Hotel für die individuelle Nachfrage, das auf einen längeren Aufenthalt ausgelegt ist und nicht auf Busreisende abzielt. Aufgrund der Art und Größe sowie der innerstädtischen, sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen Lage sind die Busvorfahrten eher verkehrliche Ausnahmeereignisse.

Die notwendige Zugänglichkeit der Gebäude für Versorgungs- und Einsatzfahrzeuge der örtlichen Feuerwehr erfolgt im Baugenehmigungsverfahren.

In den Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist gemäß § 12 Abs. 4 BauGB ein Teil der öffentlichen Straßenverkehrsfläche einbezogen, da das Vorhaben, die nördliche Spitze des Hotels ab dem 1. Obergeschoss in die Verkehrsfläche (Gehwegbereich) hineinragt.

6.8 Außerkrafttreten verbindlicher Festsetzungen

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

Textliche Festsetzung Nr. 14

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

6.9 Nachrichtliche Übernahme

In dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird die unterirdische Fläche des planfestgestellten Nord-Süd-Fernbahntunnels nachrichtlich übernommen, (siehe Nebenzeichnung 2 in der Planzeichnung).

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

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger erfolgte in der Zeit vom 06. Juni bis 18. Juli 2012. Insgesamt sind 38 Stellungnahmen eingegangen.

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

Verfahren

Der Durchführungsvertrag sollte dahingehend ergänzt werden, dass gegenüber dem Rahmenvertrag verminderte, planungsrechtlich zulässige Nutzungsmaße nicht zu einem finanziellen oder flächenmäßigen Ausgleich führen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt I B).

Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne VI 140i VE und VI-140h VE sollten so vergrößert werden, dass sie direkt aneinander grenzen, um die Zugänge in den Park planungsrechtlich zu sichern (BA Mitte Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt).

Abwägung:

Im Durchführungsvertrag wird eine Regelung getroffen, dass vom Land Berlin kein Ausgleich für verminderte bauliche Ausnutzung gegenüber dem Rahmenvertrag an den Vorhabenträger geleistet werden muss.

Die Zugänge zum Park sind weder Bestandteil des Bebauungsplans VI-140i VE noch VI-140h VE. Eine Regelung der Parkzugänge erfolgt im Bebauungsplan VI-140a.

Architektur/Städtebau

Das Baukollegium kritisiert die architektonischen und freiraumplanerischen Maßnahmen und fordert eine weitere Zusammenarbeit zwischen den Bezirken Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und der Senatsbaudirektorin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt II A).

Da auf der Westseite eine geschlossene Bebauung festgesetzt sei, sollte sich die Bebauung auf der Ostseite daran orientieren und ein Hervortreten vermeiden (BA Mitte, Abteilung Stadtentwicklung LuV, Planen und Genehmigen).

Auskragungen über den Gehweg, wie am Hotel vorgesehen, seien im Bezirk Mitte nicht genehmigungsfähig. Es sei unklar, ob evtl. betroffene Bereiche im Bezirk Mitte lägen (BA Mitte Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt).

Durch Gutachten soll nachgewiesen werden, dass die die baulichen Anlagen die Flugzielortung des Luftverteidigungssensors Berlin-Tempelhof nicht stören (Wehrbereichsverwaltung Ost).

Abwägung:

Seit Anfang 2012 finden umfangreiche Abstimmungen zwischen Vorhabenträger, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und dem beteiligten Architekten und Freiraumplaner 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.

Bei der Konzeption des Vorhabens Flottwellstraße Nord wurde die gegenüberliegende Bebauung in ihrer Gesamtheit als geschlossene Blockrandbebauung berücksichtigt. Die Gebäude im Baufeld Flottwellstraße Nord treten abschnittsweise von der Straßenbegrenzungslinie zurück um eine Vorgartenzone zu schaffen und den Straßenraum optisch aufzuweiten. Die Bebauung tritt also nicht vor, sondern springt auf ihrer überwiegenden Länge zurück.

Die Auskragung des Hotels befindet sich im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, der Bezirk Mitte ist von dieser Planung nicht berührt.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren erfolgt, sofern erforderlich, eine gutachterliche Einschätzung inwieweit Anlagen der Luftverteidigung durch das Vorhaben beeinträchtigt werden. Nach § 34 BauGB wäre die Errichtung einer 25 m hohen geschlossenen Blockrandbebauung zulässig. Dies wird durch die Planung aufgelockert um den Bezug zwischen bestehendem Quartier und dem Gleisdreieckpark zu schaffen.

Verkehr

Das Verkehrsgutachten sollte auch den Fuß- und Radverkehr berücksichtigen (BA Mitte Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt).

Es sollen geeignete Maßnahmen zur Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger getroffen werden, insbesondere im Park und an den Zugängen sowie den Kreuzungspunkten mit anderen Verkehren (BA Mitte Tiefbau- und Landschaftsplanungsamt).

Es wird befürchtet, dass es zu zusätzlichem Staus auf der Potsdamer Straße führt, wenn die Grünzeiten für die Hauptlastrichtung verlängert und gleichzeitig auf Räumpeile für die Linksabbieger in die Lützowstraße verzichtet würde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B).

Die Bedenken hinsichtlich zusätzlicher Verkehrsbelastungen durch die Umwandlung der Wirtschaftsspur in eine reine Busspur auf der Potsdamer Straße werden geteilt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B, BA Tempelhof-Schönberg Tiefbau, Landschaftsplanungsamt, Facilitymanagement).

Die Umwandlung in eine reine Busspur sei aber gerade deshalb unerlässlich, weil die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VII B).

Der zusätzliche Verkehr sollte nicht über die südlichen Wohngebietsstraßen geführt werden, entsprechende Verhinderungsmaßnahmen seien durchzuführen auch vor dem Hintergrund der beschränkten Kreuzungskapazität Ecke Steinmetz-/Bülowsstraße (BA Tempelhof-Schönberg Tiefbau, Landschaftsplanungsamt, Facilitymanagement).

Evtl. im Bezirk liegende Verkehrsinfrastrukturflächen sind festzustellen und die betroffenen Stellen um Kosteneinschätzung zu bitten (BA Friedrichshain-Kreuzberg Finanzservice).

Straßenbegrenzungslinien sollten in Bezug auf die Rechtsicherheit festgesetzt werden und um den bisher unbefriedigenden Verlauf der Widmungsgrenze des Schöneberger Ufers im Norden des Geltungsbereichs zu verbessern (BA Friedrichshain-Kreuzberg, Tiefbau).

Abwägung:

Die Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Bebauungsplanes bezieht sich lediglich auf die Frage, ob der KFZ-Verkehr grundsätzlich abgewickelt werden kann und dient zudem als Grundlage für die Immissionsgutachten. Das Gebiet ist im planungsrechtlichen Sinne erschlossen und die Flottwellstraße ausreichend dimensioniert. Die Gestaltung der Flottwellstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, sondern muss bezirksübergreifend und unter Einbezug aller Anlieger gelöst werden.

Die verkehrstechnischen Probleme der Potsdamer Straße stellen ein gebietsübergreifendes Problem dar, dass auf Senatsebene gelöst werden muss. Das Vorhaben ist nicht ursächlich für diese Probleme. Die Verkehrsorganisation im Gebiet ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Verkehr durch die Bülow-/Kurfürstenstraße zur Dennewitzstraße gelangt. Hier ist ein Zuwachs zu erwarten, die Belastungen auf der Blumenthal- und der Steinmetzstraße dürften sich kaum verändern.

Maßnahmen an der Verkehrsinfrastruktur betreffen nicht den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, sondern liegen im Bezirk Mitte, der hier eine Lösung mit dem Vorhabenträger abstimmen muss. Die Widmungsgrenze des öffentlichen Straßenlandes ist nicht Gegenstand des Vorhabens und wird aus diesem Grund auch nicht im Bebauungsplan geregelt. Die Überbauung des Gehwegbereiches im nördlichen Bereich des Hotels ist bereits mit dem Tiefbauamt Friedrichshain-Kreuzberg vorabgestimmt.

Lärm

Für die geplanten Bauvorhaben sind mögliche Lärminderungsmaßnahmen in den Innenräumen zu prüfen und ggf. festzusetzen (Grundrissgestaltung, Lüftungen). Grundrissgestaltungen sollten Vorrang vor passiven Maßnahmen haben (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IX D 11).

Es kommt zu einer massiven Überschreitung der Immissionsschutzrichtwerte im Bereich des Hotels. Der Geltungsbereich sollte deshalb als Mischgebiet eingestuft werden (BA Friedrichshain-Kreuzberg, FB Umwelt).

Es fehlen die Beurteilungen der Geräuschemissionen durch verschiedene gewerbliche Nutzungen und den damit zusammenhängenden Lieferverkehr, insb. zum Hotel. Ebenso verhält es sich mit westlich befindlichen Gewerbenutzungen im Bezirk Mitte (BA Friedrichshain-Kreuzberg, FB Umwelt).

Die Auswirkungen der Geräuschemissionen durch das Parkhaus, vor allem aber auch durch die geplante Umnutzung (Green Box) sollten in der Planung berücksichtigt werden (BA Friedrichshain-Kreuzberg, FB Umwelt).

Die Anlieferung des Hotels sollte verlegt werden um Beeinträchtigungen der benachbarten Wohnungen zu vermeiden (BA Mitte, Abteilung Stadtentwicklung LuV, Planen und Genehmigen).

Die freie Zugänglichkeit des Parks sollte hinsichtlich zu erwartender Lärmimmissionen beurteilt werden (BA Friedrichshain-Kreuzberg, FB Umwelt).

Abwägung:

Es wurden im erforderlichen Maß Zwangslüftungen festgesetzt. In den meisten Wohngebäuden ist zwar eine ausreichende Anzahl gering beschallter Fassaden vorhanden, allerdings würde eine Festsetzung von Wohn- und Aufenthaltsräume an solchen Fassaden kleine Wohnungen entlang der Flottwellstraße ausschließen. Alternativ werden für bestimmte Aufenthaltsräume mechanische, schallgedämmte Dauerlüftungen festgesetzt. Im Hotel wird für die Mehrzahl der Räume die Anlage von passiven Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Bebaute Außenwohnbereiche werden derzeit im Land Berlin üblicherweise nicht ausgeschlossen.

Die Belastungen durch den Betrieb des Hotels einschließlich Gastronomie, Wellness und Fitnessanlagen wurden berücksichtigt. Es kann durch die Lage (Gastronomie, Wellness und Fitness im Hotel, Außengastronomie durch das Gebäude abgeschirmt) und Nutzungs-

beschränkungen (Wellness und Fitness nur für Hotelgäste) nicht von erheblichen Belastungen ausgegangen werden. Das Hotel wird im vorhabenbezogenen Bebauungsplan nach dem Schutzstatus eines Kerngebiets beurteilt und nicht nach einer anderen Gebietskategorie.

Die zusätzlichen Verkehrsbelastungen sind nicht erheblich, da in dieser Hotelkategorie (Boutiquehotel) nicht mit regelmäßigen Busvorfahrten zu rechnen. Eine Verlegung der Zufahrt und der Anlieferung ist nicht möglich.

Das Parkhaus am Gleisdreieck ist laut Baugenehmigung so zu betreiben, dass nach den gesetzlichen Bestimmungen Auswirkungen auf die Anwohner und die Nachbarschaft in der Umgebung zu verhindern und nach dem Stand der Technik zu vermeiden sind. Die Projektbeschreibung der Veranstaltungshalle greenBox im Parkhaus am Gleisdreieck lassen keine Unverträglichkeit mit der angrenzenden Wohnnutzung erkennen. Durch die benachbarte, bereits fertiggestellte Wohnbebauung im Bezirk Mitte und die Schutzwürdigkeit kann davon ausgegangen werden, dass keine Beeinträchtigung der Wohnverhältnisse wie auch der Nutzung des Parkhauses bestehen. Die Wohnbebauung an der westlichen Seite der Flottwellstraße schirmt das Vorhaben gegen Gewerbelärm aus dem Bezirk Mitte ab.

Verhaltensbedingte Geräuscheinwirkungen aus dem Park am Gleisdreieck können nur ordnungsrechtlich sanktioniert werden. Planungsrechtlich ist hier keine Lösung möglich.

Entwässerung/Versickerung

Es wird eine Voruntersuchung zur Gebietsentwässerung empfohlen, um entsprechende textliche Festsetzungen in den Bebauungsplan zu übernehmen (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt VIII D 25).

Abwägung:

Die Niederschlagsversickerung ist eine wasserwirtschaftliche Regelung, die nicht mit dem Festsetzungsinstrumentarium des § 9 geregelt werden kann. Das Niederschlagsentwässerungskonzept wird im Rahmen der Baugenehmigung abgestimmt.

Soziale Infrastruktur

Zusätzliche soziale Infrastruktur, wie Kindergärten, Spiel- und Grundschulplätze seien kostenneutral für den Bezirk herzustellen (BA Friedrichshain-Kreuzberg Finanzservice).

Der Vorhabenträger soll sich an der Einrichtung einer Kindertagesstätte im näheren Einzugsbereich finanziell beteiligen (BA Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Familie, Gesundheit und Bildung).

Abwägung:

Die Versorgungssituation mit sozialer Infrastruktur wurde bezirksübergreifend ermittelt und abgestimmt. Notwendige Wohnfolgeeinrichtungen sind dem Rahmenvertrag entsprechend vom Vorhabenträger zu finanzieren und sind im Durchführungsvertrag grundsätzlich gesichert. Der Vorhabenträger beabsichtigt die Errichtung einer Kindertagesstätte. Weitere Einrichtungen wie ein öffentlicher Spielplatz sind nicht geplant.

Naturschutz

Als Maßnahme zum Vogelschutz wird empfohlen auf, die Verwendung von reflexionsarmen Glas und transluzentem Material im städtebaulichen Vertrag festzusetzen (BA Friedrichshain-Kreuzberg, FB Natur).

Zu den Straßenbäumen auf der Ostseite der Flottwellstraße, gegenüber Hausnrn. 2 und 3, sollte eine Aussage getroffen werden (BA Mitte, Abteilung Stadtentwicklung LuV, Planen und Genehmigen).

Abwägung:

Der Fensteranteil des Hotelgebäudes ist mit ca. 30% der Fassade nicht außergewöhnlich hoch. Direkt am Hotel sind parkseitig keine Bäume geplant, die sich irritierend spiegeln. Aus diesen Gründen werden vorgeschlagenen Maßnahmen zum Vogelschutz für unverhältnismäßig erachtet.

Die Straßenbäume sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans, da die Flottwellstraße nicht im Geltungsbereich liegt. Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens wird geprüft werden müssen, ob Bäume erhalten bleiben können oder Ersatzpflanzungen gemäß der Baumschutzverordnung vorgenommen werden müssen.

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

Die Öffentlichkeit wurde vom 6. Juni bis zum 6. Juli 2012 durch öffentliche Auslegung im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beteiligt. Während der Auslegungszeit haben mehrere Bürger die Unterlagen eingesehen. 19 schriftliche Stellungnahmen wurden eingereicht. Die Bedenken und Anregungen bezogen sich auf folgende Inhalte:

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 - 140i 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.

Rahmenvertrag / Rahmenplan VI-140 / Entwicklung in Teilbebauungsplänen

An keiner Stelle hätten die Bürger und Bürgerinnen die Chance gehabt sich gegen die Entscheidung für die Baufelder Flottwellstraße zu wehren, im Rahmen der öffentlichen Auslegung zum Rahmenplan sei die Kritik weggewogen worden.

Die Stellungnahme der BLN vom 30. Juni 2006 und von der AG Gleisdreieck vom 27. Juni 2006 zum Bebauungsplan VI-140 seien unberücksichtigt geblieben, lediglich die TÖB-Auswertung sei auffindbar. Der B-Plan VI-140 entziehe sich somit einer gerichtlichen Überprüfung. Dies sei ein Armutszeugnis für eine sich partizipativ nennende Stadtplanung.

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-140i VE wurde auf der Grundlage von § 3 Abs. 1 Nr. 2 BauGB auf eine erneute frühzeitige Beteiligung verzichtet. Die Begründung (Kap. IV Verfahren 2) wird um die Themen und das Ergebnis der Abwägung ergänzt.

Kein Wettbewerbsverfahren

Bei Vorhaben dieser Größe und Bedeutung sei ein Wettbewerbsverfahren zur Entwicklung des Vorhabens normalerweise Standard.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Für die Baufelder östlich der Flottwellstraße wurde ausgehend von einer an dem Potsdamer Platz orientierten dichten geschlossenen Bebauung ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt und eine städtebauliche Figur gefunden, die auch für das Baufeld Nord als Orientierung diene. Dieses wurde in Abstimmung zwischen Bezirk und dem Vorhabenträger entsprechend der angestrebten Nutzung, der Dichte und der Durchlässigkeit optimiert. Es gibt für nicht öffentliche Bauträger keine Verpflichtung, einen Wettbewerb durchzuführen.

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 war eine kurzfristige Stellungnahme nicht möglich.

Die zur Planung ausliegenden Gutachten wurden erst im Nachhinein am 06.06.2012 zur Verfügung gestellt, nachdem das Stadtplanungsamt auf § 10 Abs. 3 UIG aufmerksam gemacht wurde. Die zur Verfügung gestellten Dokumente seien nicht vollständig, es fehlten Klimagutachten und Durchführungsvertrag.

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

Abwägung

Die durch § 3 Abs. 2 BauGB vorgeschriebene Auslegung der Unterlagen erfolgte in den Räumlichkeiten des Fachbereichs Stadtplanung im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. Hier lagen im Zeitraum vom 04.06. bis zum 04.07.2012 Planzeichnung, Begründung, Vorhabenplan, alle Gutachten und der Entwurf des Durchführungsvertrags aus.

Die Bereitstellung der Unterlagen im Internet ist ein zusätzlicher Service des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg auf Wunsch des Landes Berlins, um die Partizipation zu erhöhen.

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

Zu den Schwierigkeiten, die Unterlagen herunterzuladen werden Hinweise zur Kenntnis genommen.

Mängel in der Begründung/Umweltbericht

Das Baumgutachten, die Biotoptypenkartierung und floristische Erfassung wurden für den gesamten Geltungsbereich des VI-140 untersucht und dargestellt und seien daher fehlerhaft.

Die Begründung weise formale Mängel auf, wie eine Legende zum besseren Erkennen der verschiedenen schutzgutbezogenen Untersuchungsräume, das Fehlen eines Literaturverzeichnisses am Ende des Umweltberichtes, sowie eine Anmerkung zur Bürgerbeteiligung des Verfahrens zum B-Plan VI-140.

Es hätten sich durch das Kopieren von Textteilen beider Bebauungspläne VI-140 i und h Fehler eingeschlichen, wie die Nennung der Abstandflächen „in Höhe von Lützow- und Pohlstraße (S. 36).

Die Umweltziele (des Landschaftsprogramms) 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

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 nicht angebracht, da dies nicht der Form einer Bebauungsplanbegründung entspricht.

Die Untersuchungsräume werden verbal erläutert und grafisch auf dem Luftbild dargestellt.

Eine separate Legende zu der Grafik ist nicht erforderlich, weil die Untersuchungsräume als verschieden farbige Umrisslinien dargestellt sind. Die Farbe der Umrisslinie für den je-

weiligen schutzgutbezogenen Untersuchungsraum wurde im Text benannt. Eine Verwechslung ist nicht möglich.

Die Begründung (Kap. IV Verfahren 2.) wird um die Themen und das Ergebnis der Abwägung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung ergänzt.

Die Aussagen zur Pohlstraße (Kap. 4.2.3.1.5. Schutzgut Klima / Luft) beziehen sich grundsätzlich auf die Abstandsflächen zwischen den Baufeldern und sind aus diesem Grund korrekt dargestellt.

Die Hinweise zu den Zielen des Landschaftsprogramms werden zur Kenntnis genommen. Aufgrund des Widerspruchs zwischen FNP und LaPro, das seit 1994 nicht aktualisiert wurde, wurden die Ziele des LaPro in Teilen als nicht mehr aktuell bewertet. Es wurden daher nur die Ziele in der Begründung zitiert, die bei einer baulichen Entwicklung der Fläche weiterhin Gültigkeit haben.

Die öffentliche Parkanlage kann in der geplanten Größenordnung von 30 ha nur auf Grundlage des im Rahmenvertrag vereinbarten Kompromisses zwischen öffentlichen und privatwirtschaftlichen Interessen hergestellt und finanziert werden.

Durchführung von Bewohnerworkshops, Mitentscheidung von Anwohnern

Um die Bürger in die Baumaßnahmen einzubinden, sollen Workshops durchgeführt werden, anhand derer konkrete Ziele für die zukünftige Gestaltung des Quartiers mit den Bewohnern entwickelt werden können.

Die öffentliche Auslegung ändere nichts an der Entscheidung, dass das Wohnumfeld sich in einem nie dagewesenen Maß verändere, ohne dass die Anwohner darüber mitentscheiden durften. Das jahrelange Engagement der Anwohner für den Naturpark Gleisdreieck sei wenig erfolgreich gewesen, Letztendlich hätten sich die Verwertungsinteressen durchgesetzt.

Abwägung

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

Im Bebauungsplanverfahren wurden öffentliche Belange und die unterschiedlichen privaten Belange untereinander abgewogen. Die öffentlichen Belange bestehen darin, eine möglichst große öffentlich nutzbare innerstädtische Grün- und Freifläche entwickeln zu können und der Bevölkerung für Erholungszwecke zur Verfügung zu stellen. Die Baufelder stellen dabei einen Kompromiss der Verhandlungen mit den Eigentümern dar, die insgesamt den Anwohnern zu Gute kommt. Bislang war das Gleisdreiecksgelände nicht offiziell zugänglich und das Gebiet um die Flottwellstraße, hatte bisher ein „Schmuddelimage“. Park und Baufelder bedingen einander. Für die Parkplanung wurden verschiedene Workshopverfahren mit den Anwohnern und anderen interessierten Bürgern durchgeführt.

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.

Die Interpretation hinsichtlich der Detailunschärfe sei falsch. Der Flächennutzungsplan sei nur in Bezug auf den Straßenverlauf unscharf, nicht aber hinsichtlich des Verlaufes der Bezirksgrenze. So ergebe sich eindeutig, dass auf Kreuzberger Seite keine Baufläche dargestellt sei. Die Baufelder seien nicht im Textteil (1998) erwähnt.

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 entspräche auch das Planwerk Innenstadt (1999).

Die Fläche des Vorhabenträgers liege im Vorranggebiet der Luftreinhaltung.

Die Inhalte des Flächennutzungsplanes seien für Verwaltungshandeln verbindlich. Es bestehe kein Verständnis für die Nichtberücksichtigung der 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 die Regelung eigentlich 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. Eine Ableitung aus dem Flächennutzungsplan liegt vor, 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.

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 Zusammenhangs 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. Die darin dargestellte Flächenabgrenzung des Parks auf dem Gleisdreieck entspricht nicht der Darstellung im Rahmenvertrag, der 2005 geschlossen wurde. 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 heute 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 den Rahmenvertrag und die Festsetzung des Teilbebauungsplans 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 Geltungsbereiches 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 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 juristische Beurteilung der planerischen Ausgangssituation für das gesamte Gleisdreiecksgelände 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 und II 4.3.1.3) wird entsprechend ergänzt.

Städtebau

Nutzungskonzept

In der Nähe gäbe es bereits ein Hotel und das zukünftige Hotel sei dadurch unnötig. Es solle im Zentrum mehr Grünes geben. Durch die Baumaßnahme würde der öffentliche Haushalt belastet. Die Notwendigkeit auch der Wohnbebauung wird in Frage gestellt.

Grundsätzlich werden die städtebaulichen und hinsichtlich ihrer Nutzung untereinander abgestimmten Zielsetzungen für die Baufelder begrüßt, vor allem die angemessene Anpassung der Kerngebietsnutzung in Baufeld Nord.

Abwägung

Eine Bedarfsanalyse für das Hotel ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Es handelt sich bei der Größenordnung von ca. 100 Zimmern um ein kleines, ein sog. „Boutique-Hotel“ für die individuelle Nachfrage, dass das bestehende Angebot ergänzt.

Eine Bedarfsanalyse für Wohnungsbau ist ebenfalls nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Nach dem aktuellen Wohnungsmarktbericht der IBB (siehe unter: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsmarktbericht/>) verzeichneten die Be-

zirke Kreuzberg-Friedrichshain und Mitte von 2001 zu 2010 einen Bevölkerungsanstieg von über 5 % und 1,5 – 5 %. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass erst seit 2005 ein stetiger Anstieg vorliegt, während die Entwicklung vorher stagnierte.

Um die starke Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum zumindest teilweise zu befriedigen, ist es Ziel des Senats, bis 2016 vor allem in den Innenbezirken 30.000 neue Wohnungen zu bauen. Das Vorhaben an der Flottwellstraße erhöht den Wohnungsbestand und kann so zur Entspannung der Nachfrage beitragen.

Vor diesem Hintergrund ist auch das geänderte Nutzungskonzept für das Baufeld, einen großen Anteil durch Wohngebäude zu nutzen, folgerichtig.

Es handelt sich um ein privates Bauvorhaben. Der Vorhabenträger hat sich im Durchführungsvertrag dazu verpflichtet, die Planungskosten zu übernehmen, so dass der öffentliche Haushalt nicht belastet wird.

Städtebauliche und architektonische Gestaltung des Vorhabens

Zu massige Baukörper, überhöhte GFZ und Höhe im Vergleich zur Nachbarbebauung. Verschattung und zu geringe Abstandsflächen zur Nachbarbebauung.

Die städtebauliche Betonung an der nördlichen Spitze einschließlich des höheren Baukörpers und die Hotelnutzung seien nachvollziehbar.

Die Inhalte des benachbarten Bebauungsplanes II-176 in Mitte seien hinsichtlich Art und Maß (der baulichen Nutzung (Allgemeines Wohngebiet und 22 m Traufhöhe) sowie der städtebaulichen Konzeption zu beachten und zu übernehmen.

Die Architektur des Hauses Flottwellstraße 2 und das Verhältnis zum öffentlichen Raum würde durch das Vorhaben nicht ausreichend berücksichtigt.

Das Vorhaben sollte um 4,5 m von der Flottwellstraße zurückspringen, damit der Baumbestand erhalten bleiben kann.

Es sei nicht vertretbar, dass die durchgehende Vorgartenzone am nördlichen Rand des nördlichen Wohngebäudes ausgerechnet dort aufgegeben werde, obwohl sich dies nicht aus der gegenüberliegenden Bebauung ableiten lasse. Die vorgeschlagene Kopfbebauung mit dem zusätzlich weit auskragenden Eckbalkon wirke eigenartig und unangemessen. Sie stelle eine nicht zu tolerierende Einschränkung der Wohnnutzung des Hauses Flottwellstraße 2 dar.

Es wird vorgeschlagen, die Vorgartenzone der Wohnbebauung bis zum Vorplatz des Hotels durchzuziehen. Die Lücke zwischen Hotel und Wohnbebauung könnte durch Verzicht der Lücke in der Wohnbebauung größer werden. Bei den Öffnungen solle die Flottwellstraße 2, die für den Deutschen Architekturpreis des DAM 2013 nominiert ist, berücksichtigt werden.

Das zur grünen Klimaoase erklärte Gleisdreieck werde kasernenartig zugebaut.

Die Entwicklung des Parks sei auch ohne flankierende Bebauung möglich. Eine Begründung, dass nur eine Bebauung das Gleisdreiecksgelände 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. Der Park sei durch die vorhandenen Eingänge eingebunden, sonst müsse auch die Möckernstraße bebaut werden.

Mangelnde Berücksichtigung der gesamten Straße und seiner Entwicklung durch das Vorhaben. Keinesfalls dürfe die Flottwellstraße zur Rückseite einer präferierten Ausrichtung der neuen Wohnbebauung werden, die Gestaltung der Fassaden zur Flottwellstraße und die Erdgeschoßzonen müssten den hochwertigen urbanen Straßenraum erzeugen.

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. Für die Baufelder östlich der Flottwellstraße wurde ein Qualifizierungsverfahren durchgeführt und eine städtebauliche Figur gefunden, die auch für das Baufeld Nord als Orientierung diene. Dieses wurde

in Abstimmung zwischen Bezirk und dem Vorhabenträger entsprechend der angestrebten Nutzung, der Dichte und der Durchlässigkeit modifiziert.

Die im Rahmenvertrag 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. Das vorliegende Vorhaben weist mit einer GFZ von 2,9 eine deutlich geringere Dichte auf. Durch die sich zum Park öffnenden Höfe und die Durchlässe wird der Freiraum optisch aufgeweitet.

Bei der Konzeption für das Vorhaben wurde die gegenüberliegende Bebauung in ihrer Gesamtheit als geschlossene Blockrandbebauung berücksichtigt und nicht die Einzelgebäude.

Die Gebäude hätten auch als geschlossene Front direkt an der Straßenbegrenzungslinie liegen können. Hierauf wurde weitgehend durch eine Vorgartenzone verzichtet, um den Straßenraum insgesamt optisch aufzuweiten. Im Vordergrund stand hier nicht die städtebauliche Betonung von Gebäudeköpfen, die bewusst vorspringen, sondern eine straßenbegleitende Bebauung, die partiell zurückspringt, und den Straßenraum so optisch aufweitet.

Die Abstandsflächen zu den gegenüberliegenden Gebäuden (Straßenmitte) werden eingehalten, so dass kein Nachteil erkennbar ist und kein Anspruch für die Nachbarn abgeleitet werden kann. Ohne Bebauungsplan wäre gemäß § 34 BauGB eine geschlossene Blockrandbebauung in berlintypischer Höhe zulässig.

Die Absichten, das Gebiet zu bebauen wurde seit 2006 in mehreren öffentlichen Informationsveranstaltungen erörtert.

Im Vorfeld der Festsetzung des Bebauungsplanes wurden die städtebaulichen Qualitäten der Gebäude, mit Bezirk und Senat diskutiert.

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

Es sei nicht einzusehen, warum die Gebäude östlich der Flottwellstraße höher sein sollen.

Das Hotel überschreite mit 8 Geschossen und 25,30 m die Berliner Traufhöhe von 22 m, damit bilde die Bebauung einen extremen Riegel im Vergleich zum Ist-Zustand zwischen der Grünfläche am Karlsbad bzw. der offenen Bebauung im Westen und dem Gleisdreieck-Park im Osten. Die Bauhöhe sollte an die gegenüberliegende Straßenseite angepasst werden und diese nicht überragen.

Abwägung

Die Wohngebäude im Geltungsbereich weisen eine berlintypische Traufhöhe von 22 m (hier bis 55,7 bis 56,20 m ü. NHN) auf und eine Oberkante von (59,30 m ü. NHN). Das Hotel hat eine Traufhöhe von 25,3 m (59,00 m ü. NHN) und eine Oberkante von 28,3 m (62,00 m ü. NHN).

Für das Hotel ist bewusst eine höhere Bebauung zugelassen, um die Eckbebauung, hier als besonderes Einzelgebäude, städtebaulich zu betonen.

Die umgebende Bebauung 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). Die Flottwellstraße 2 hat eine Oberkante 22,95 m (56,95 m NHN).

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-140i VE können die Festsetzungen auf das städtebaulich begründete Vorhaben abgezielt werden. Somit sind die Wohngebäude um 2,35 m höher als die Flottwellstraße 2, 0,45 m als die Lützowstraße 3-5 und fast gleich hoch wie Lützowstraße 1. Somit orientiert sich der Bebauungsplan an der umliegenden Bebauung.

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. Bei einer Erteilung einer Baugenehmigung gemäß § 34 BauGB wäre die Errichtung eines 25 m hohen, geschlossenen Blockrands auf der Ostseite der Flottwellstraße zulässig.

Begründung (Kap. II 6.2.3 Höhe baulicher Anlagen) wird entsprechend ergänzt.

Qualität des Wohnumfeldes

Das Wohnumfeld werde verschattet. Durch die Verschattung des Parks bereits ab dem frühen Nachmittag verschlechtere sich die Qualität des Wohnumfeldes. Das Wohnumfeld werde sich verschlechtern. Wofür brauche man Panoramafenster, wenn gegenüber gebaut werde? Welche Ausgleichsmaßnahmen seien für die Betroffenen geplant. Die Fällung von Bäumen beeinträchtigt das Wohnumfeld. Durch die Schaffung einer durchgehenden Vorgartenzone, auch auf der Ostseite der Flottwellstraße, könnte das Wohnumfeld wesentlich verbessert werden.

Die Gestaltung der Fassaden und Erdgeschosszonen zur Flottwellstraße sollte höchste Priorität haben, um die Qualität des Wohnumfeldes und der gegenüberliegenden Straßenseite zu erhalten. Es wird vorgeschlagen, eine Bestandsaufnahme der bestehenden Gebäude westlich entlang der Flottwellstraße für die Platzierung und Abmessung der Öffnungen der Bebauung Flottwellstraße Nord hinzuzuziehen.

Im nördlichen Bereich des ehem. Potsdamer Güterbahnhofs würden lediglich die Flächen über dem Eisenbahntunnel als Park gestaltet. Eine großzügigere Parkanlage an dieser Stelle sei wünschenswert und für die Bewohner der Stadt einen Ausgleich.

Abwägung

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. Für das südlich angrenzende Vorhaben VI-140h VE Flottwellstraße Mitte wurde eine Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das Vorhaben durchgeführt. Diese kann für die grundsätzlichen Auswirkungen des VI-140i VE ebenfalls herangezogen werden. Danach sind im Hochsommer 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 25 m hohen Gebäuden zulässig wäre, stellt das Vorhaben hinsichtlich der Verschattung des Teils des Parks keine Verschlechterung dar.

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. an der Flottwellstraße, die im Rahmenvertrag bestimmt worden sind, würde der Gleisdreieckpark, dessen künftige Nähe eine Qualität darstellt, in dieser Größenordnung und ggf. in dieser Lage nicht finanziert werden können.

Bei der Konzeption für das Vorhaben Flottwellstraße Nord wurde die gegenüberliegende Bebauung in ihrer Gesamtheit als geschlossene Blockrandbebauung berücksichtigt und nicht die Einzelgebäude.

Die Absicht, das Gebiet zu bebauen, wurde seit 2006 in mehreren öffentlichen Informationsveranstaltungen erörtert. Der unverbaute Blick ist eigentumsrechtlich nicht geschützt. Die notwendigen Abstandsflächen werden eingehalten.

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.

Im Vorfeld der Festsetzung des Bebauungsplanes wird die städtebauliche und architektonische Qualität der Gebäude zwischen Bezirk und Senatsbaudirektorin abgestimmt.

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

Gestaltung des öffentlichen Raumes

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

Der Übergang von Gleisdreieckpark zur Grünanlage am Karlsgarten werde durch den Bau des Hotels erschwert.

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. Darüber hinaus ist südlich des Hotels eine weitere Anbindung an den Park geplant, so dass die Anbindung an die angrenzende Grünfläche gewährleistet ist. Es wurde ein Freiflächenkonzept für den privaten Freiraum erarbeitet, das Anlage zum Durchführungsvertrag wird.

Sicherung von bezahlbarem Wohnraum

Es wird durch die Aufwertung der Wohnqualität (momentan noch einfache Lage) befürchtet, dass die Mieten steigen. Eine Ermittlung der Mietstruktur soll erfolgen und aufgrund dieser dann entsprechende Gegenmaßnahmen eingeleitet werden, um zu verhindern, dass Verdrängungseffekte auftreten. Dabei soll auf die Wohnungsbaugesellschaften eingewirkt werden, so dass Mieterhöhungen abgewendet werden können, gleichzeitig wird die Aufstellung einer Milieuschuttsatzung 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 der Neubau von Wohnungen 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 droht 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 können 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 23.08.2012 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 23.08.2012) zur schalltechnischen Untersuchung eingeschätzt. Danach ist auch hinsichtlich der Bestandsnutzung als Parkhaus keine Beschränkung zu erwarten. Die vorhandene Wohnnutzungen in unmittelbarer Nachbarschaft des Parkhauses, die Öffnungszeiten und die Frequentierung zur Nachtzeit erlauben den Rückschluss, dass die im Baufeld Nord 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 und ein Hotelgebäude fest. Diese haben den Schutzstatus eines Allgemeinen Wohngebietes und eines Kerngebietes.

Auswirkungen auf die Wohnqualität / Wertminderung des Eigentums (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.

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.

Wozu würde man Panoramafenster brauchen, wenn das Grundstück bebaut wird? Welche Ausgleichsmaßnahmen sind für die Bewohner Flottwellstraße 2 geplant?

Nach Osten befinden sich die schmalen Balkone der Wohnungen, die zur Flottwellstraße hin vollständig verglast sind und zu 50% geöffnet werden können, so dass die zukünftig verstellten Blickbeziehungen und die zu erwartenden Schallimmissionen sich unmittelbar und gravierend auf die Wohnqualität auswirken würden.

Abwägung

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 rentierbar oder angemessen genutzt werden kann, ist ebenfalls nicht erkennbar.

Die Abstandsflächen zu den gegenüberliegenden Gebäuden (Straßenmitte) werden eingehalten, so dass kein Nachteil erkennbar und kein Anspruch für die Nachbarn abgeleitet werden kann. Im Gegensatz zur Erteilung einer Baugenehmigung nach § 34 BauGB setzt der Bebauungsplan wesentlich weniger bauliche Dichte fest. Bei einer Erteilung einer Baugenehmigung gemäß § 34 BauGB wäre die Errichtung eines 25 m hohen, geschlossenen Blockrands auf der Ostseite der Flottwellstraße zulässig.

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.

Durch das Vorhaben und die Gesamtentwicklung erfährt das Gebiet, das bisher ein „Schmuddelimage“ habe, eine deutliche Aufwertung. Ohne die Baufelder u.a. Flottwellstraße-Nord, die im Rahmenvertrag bestimmt worden sind, 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/Sicherung einer öffentlichen Durchwegung/Verknüpfung mit dem

Umfeld

Es sollen öffentliche Gehwegrechte in 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.

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

Es bestehe kein Zugang und Bezug mehr zum Park.

Abwägung

Der Park ist über den Zugang Schöneberger Ufer zugänglich. Das Parkkonzept sieht für den Westpark in Verlängerung der Lützowstraße im Süden an das Gebiet angrenzend einen öffentlichen barrierefreien Parkzugang vor. Somit ist der Park ausreichend erschlossen.

Im Gegensatz zu einer geschlossenen Gebäudefront stellt die Öffnung der Blöcke eine räumliche Verzahnung dar. Durch die Öffnungen der geplanten Bebauung und die öffentlichen Zugänge ist ein direkter fußläufiger Parkanschluss gegeben. Der unverbaute Blick ist eigentumsrechtlich nicht geschützt.

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. Es wird nicht die Zerstörung der Natur durch die Baulogistik bewertet. Alle Le-

bensraumfunktionen 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 weitere 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

Es wären Aspekte der Nachhaltigkeit betrachtet worden – ohne Konsequenz, im Gegenteil: „Es würden Stadtbrachen in Anspruch genommen“ und völlig unlogisch sei die Schlussfolgerung, dass die „Bodenversiegelung durch eine urbane bauliche Dichte zugunsten der öffentlichen Freifläche begrenzt würde. Die Bodenversiegelung betrage 80 % und statt öffentlicher Freifläche, wird diese hier bebaut. Durch das Vorhaben werden im Gegensatz zur vorherigen Zwischennutzung als Golfplatz 5.637 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. 80 % wie für Kerngebietes sei abzulehnen, durch nichts zu rechtfertigen und stelle ein Armutszeugnis dar. Die Tiefgaragen die zu der hohen Versiegelung führen würden, seien unter den Gebäuden zu errichten bzw. zu reduzieren.

Der vorgeschlagenen Zwischenspeicher sei ein festes Bauwerk, durch das sich die Versiegelung erhöhe. Dazu fehle aber die Flächenangabe. Die Versiegelung werde sich noch weiter erhöhen durch die Fahrradstellplätze, die gemäß Bauordnung notwendig wären.

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.

Im Rahmenbebauungsplan VI-140 wurde für das Baufeld Nord eine GRZ von 1,0 ausgewiesen. Insofern stellt die Verringerung auf 0,8 eine Verbesserung dar.

Ausgleich/Kompensation

Die Kompensationsberechnung sei falsch, da das Gebiet nicht dem Innenbereich nach § 34 BauGB zugeordnet werden könne. Bei einer Betrachtung des Gebiets nach § 35 seien 5.637 m² Versiegelung ausgleichspflichtig. Bei einer Betrachtung nach § 34 seien es im-

merhin noch 349,50 m², da für Büro und Dienstleistungen eine GRZ von 0,7 (statt 0,5) gelte und eine Gesamt-GRZ von 0,8 (statt 0,75). 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. Wenn dabei nur Bezug auf die Neuversiegelung anstatt auf alle Schutzgüter genommen werde, könne ein vollständiger Ausgleich des Vorhabens nur durch die Entsiegelung einer gleich großen Fläche erreicht werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Ausgleich seien unqualifiziert.

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

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

Die Anlage eines Parks stelle per se keine Ausgleichsmaßnahme dar.

Abwägung

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

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

Im Rahmen des Rahmenvertrages 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.

Grundsätzlich ist bei allen Bebauungsplänen um das Gleisdreieck durch den Rahmenvertrag vorgegeben, dass planexterne Maßnahmen in den Park auf dem Gleisdreieck zu leiten sind. 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 ein Baufeld 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 Fall des Bebauungsplan VI-140i VE ist der Eingriff vollständig nicht ausgleichspflichtig, so dass keine Zuordnung erfolgt.

Im Rahmen der Eingriffsregelung ist in einem Bauleitplan 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.

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. II 4.2.3.3.1; II 4.3.1.3; 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. Es wird nicht die Zerstörung der Natur durch die Baulogistik bewertet. Die Ruderalvegetation, die nach der Golfnutzung entstanden ist, sei wertvoll im Vergleich zu der geplanten Liegewiese.

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 örtlicher 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 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

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.

Eine reduzierte Bebauung muss diese Negativwirkung verhindern.

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 Areals 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 Flottwellstraße 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 Flottwellstraße 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 Nord Gegenstand der Bewertung und Darstellung im Gutachten. Wie die Modellrechnungen zeigen, wird der „Wärmering“ nicht geschlossen. Das Gleisdreieck bleibt als Kaltluftproduktionsfläche erhalten.

Erholungsfunktion

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 Abstandsflächen lägen zum Teil auf der Fläche der Parkanlage. Dies sei investorenfreundlich und gehe zu Lasten der Grünflächen.

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, halb-öffentliche 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. Die Verschattung werde durch die Höhe des Hotels von 25,30 m weiter ansteigen.

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 des Parks kann hier nicht als alleiniger Maßstab der Qualität betrachtet werden. Die Gestaltung des Parks ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

Die freiraumplanerischen Entwürfe zur Flottwellstraße-Nord 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 Abstandsflächen liegen partiell auf dem Park, dies ist in der Begründung Kap. II 6.3.2. Abb. 7 dargestellt. Dies betrifft die Schmalseiten der Seitenflügel und geringfügig die südöstliche Spitze des Hotelgebäudes. Die Abstandsflächen werden in der Bauordnung Berlin geregelt, um eine ausreichende Belichtung, Belüftung, den Brandschutz und den Sozialabstand zwischen benachbarten Gebäuden zu regeln. Da angrenzend durch die öffentliche Widmung der Parkfläche sichergestellt ist, dass dort keine Gebäude errichtet werden, können die notwendigen Abstandsflächen gemäß § 6 Abs. 2 der Bauordnung Berlin ganz oder teilweise auf den öffentlichen Parkflächen liegen. Dies ist ein allgemeines Recht.

Die Bebauung wird aufgrund der Orientierung und unterschiedlichen Sonnenstände nicht zu einer Verschattung führen, die die Aufenthaltsqualität des Parks dauerhaft und über das gesamte Jahr gesehen einschränkt.

Für das südlich angrenzende Vorhaben VI-140h VE Flottwellstraße Mitte wurde eine Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das Vorhaben durchgeführt. Diese kann für die grundsätzlichen Auswirkungen des VI-140i VE ebenfalls herangezogen werden. (Aufgrund seiner nördlichen Lage ist die Höhe des Hotels, ein Geschoß mehr nicht relevant). Danach sind im Hochsommer 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 25 m hohen Gebäuden zulässig wäre, stellt das Vorhaben hinsichtlich der Verschattung des Teils des Parks keine Verschlechterung dar. Die Begründung wird in Kap. II 4.2.3.1.1 Erholungsfunktion ergänzt.

Das Baufeld Urbane Mitte ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Die beabsichtigte Nutzungsänderung des Parkhauses bewegt sich innerhalb der vorhandenen Kubatur.

Landschaftsbild

Das Landschaftsbild werde durch das geplante Vorhaben verändert. Es gebe keinen Grund die historische Kante zwischen bebauter Stadt und Bahnlandschaft aufzugeben.

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 30m zwischen Hotel und Debi-Parkhaus erheblich eingeschränkt. Dies widerspreche auch dem Konzept der Sichtbeziehungen, welches sich aus dem städtebaulichen Konzept des Potsdamer/Leipziger Platzes von Hillmer und Sattler ergebe.

Der Untersuchungsrahmen für das Schutzgut Landschaftsbild müsse nach Süden ausgeweitet werden.

Es solle sichergestellt werden, dass der Park von ausgewählten Häusern auf der Westseite der Flottwellstraße aus zu sehen ist (Flottwellstraße 2).

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 be-

reits im unmittelbaren Umfeld befinden. Das sind die direkt angrenzenden Wohnnutzungen, für die eine direkte Veränderung entsteht.

Eine Beeinträchtigung durch Verengung der Blickbeziehungen kann nicht nachvollzogen werden. Wichtige Bezugspunkte z.B. die Hochbahnen sind vom Potsdamer Platz aus weiterhin sichtbar. Durch die Bebauung werden zudem weitere Landmarken entstehen.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild wurde anhand der empfindlichen Wohnnutzung im Umfeld der Planung abgegrenzt. Für diese direkt angrenzenden Wohnnutzungen wurde untersucht, ob durch die Planung eine erhebliche Beeinträchtigung vorbereitet wird. Südlich schließt keine Bestandsbebauung an. Eine Ausweitung des Untersuchungsraums ist nicht erforderlich.

Die Bebauung westlich der Flottwellstraße wurde in seiner Gesamtheit als geschlossene Blockrandbebauung betrachtet, nicht die Einzelhäuser. Der freie Blick ist rechtlich nicht geschützt.

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.

Die teilweise 20 m hohen Straßenbäume mit ihren auskragenden Kronen würden als markante Landschafts- und Grünstrukturen nicht nur zum Straßenbild, sondern darüber hinaus wesentlich zur Wohnqualität beitragen. Diese würden im Bebauungsplan nicht erwähnt. Es wird um Überprüfung gebeten, die Bäume vollständig zu erhalten.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. 1 heimischer Laubbaum pro 200 m² Grundstücksfläche würde 35 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. Die Straßenbäume sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans, da die Flottwellstraße nicht im Geltungsbereich liegt. 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.

Baumgutachten

Das Baumgutachten untersucht alle drei geplanten Baufelder an der Flottwellstraße, nicht aber den Geltungsbereich des B-Plans VI-140i VE allein. Es lassen sich die von Fällung betroffenen Bäume nicht eindeutig zuordnen. Es sei jedoch ersichtlich, dass die Bäume Nr. 1 -14 wahrscheinlich betroffen seien. Wenige Tage vor der Erstellung des Gutachtens seien Bäume gefällt worden. Es sei nicht nachzuvollziehen, dass die als Pflegearbeiten deklarierten Fällungen nicht im Baumgutachten auftauchten, obwohl die Baumstümpfe sichtbar gewesen seien

Im Planungsgebiet sollen nach Begründung S. 43 keine Bäume wachsen, dann ist auf Seite 37 der Begründung (unter Erheblichkeit der Auswirkungen) doch der Verlust von Bäumen als erhebliche Auswirkung genannt.

Die berechnete Wertminderung entspricht nicht den Wertkategorien der Baumschutzverordnung Berlin. Es seien nicht die Ersatzpflanzungen mit aktuellen Baumschulpreisen vorgesehen worden. Dies sei unzulässig.

Abwägung

Es wurde eine Reihe von Fachgutachten erarbeitet, die die Bebauung an der Flottwellstraße insgesamt untersuchten. Die dem Baumgutachten beigefügten Karten ermöglichen eine räumliche Zuordnung der Bäume. Der Zuschlag doppelter Wert gem. BaumSchVO §6 Abs. 8 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.

Durch die Fachgutachter Gast/Leyser wurden die Bäume kartiert, die gemäß Baumschutzverordnung geschützt sind. Tote oder gefällte Bäume fallen nicht unter die Baumschutzverordnung. Die vorgefundene Situation bildet die Ausgangssituation für das Gutachten.

In der Begründung besteht kein Widerspruch, da bei der Bestandsdarstellung zunächst nur Bäume im Allgemeinen genannt werden und nachfolgend Bäume, die unter die Baumschutzverordnung fallen.

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 Baufeldes Flottwellstraße Nord erfolgt eine Fassadengestaltung durch den vom Vorhabenträger beauftragen 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 zurückgestaffelten Obergeschosse der Wohngebäude und des Staffelgeschosses des Hotels sowie einem Anteil von ca. 25 % für Konstruktion oder ggf. technische Aufbauten sind die Dachflächen der oberen Geschosse zu 60-70% % zu begrünen. Darüber hinaus können weitere Flächen der darunterliegenden, zurückgestaffelten Flächen herangezogen werden. Ein höherer Anteil ist hier nicht realisierbar.

Der Hinweis zur Zusammensetzung der Bepflanzung wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungsplanung Freiraum 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 soll 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.

Die dezentrale Versickerung im südlichen Bereich scheint unrealistisch. Die Vorgärten seien bereits stark versiegelt und es sei ungeklärt, wo die Fahrradabstellplätze untergebracht werden sollen. Auch an dem östlichen und südlichen Grundstücksrand würden Schwierigkeiten auftreten alle Abflussstellen anzuschließen. Dazu sei die Versickerung im Park bereits wegen der Untertunnelung durch die Nord-Süd-Fernbahn schwierig. Der vorgeschlagene Zwischenspeicher im nördlichen Teil erhöhe die Versiegelung weiter, ebenso wie die erforderlichen Fahrradstellplätze für Wohnnutzung und Hotel. Es ist zu befürchten, dass die zulässige 80 %ige Versiegelung erhöht werde.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Niederschlagsgutachtens würden dazu führen, dass bei Starkregen die Mischwasserkanalisation überlaufe und das abfließende Wasser unkontrolliert in den Landwehrkanal eingeleitet würde. Weiterhin sei unverständlich, weshalb sich das Niederschlagswassergutachten nicht mit der Altlastenproblematik auseinandersetze, das die Gefahr eines Grundwasserschadens beschreibe. Im Gutachten zur Niederschlagsentwässerung auf Seite 6 heißt es dagegen: „Der gewachsene Boden ist hinsichtlich der Schadstoffbelastung unauffällig (Einstufung Z0)“.

Das Regenwasser müsse auf dem Planungsgebiet versickert werden (Nrn. 4, 5). Durch den hohen Versiegelungsgrad des Vorhabens sei eine Versickerung des Niederschlagswassers im Vorhabengebiet nicht möglich.

Würde man die sinkende Zahl der KFZ-Motorisierung berücksichtigen, wären weniger Tiefgaragenplätze erforderlich und es stände mehr Versickerungsfläche zu Verfügung.

Abwägung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie, die die grundsätzlichen Möglichkeiten der Niederschlagsentwässerung prüft, erfolgte eine Bewertung der Böden hinsichtlich Altlasten. Die Angaben wurden dem Geotechnischen Bericht vom 29.09.2011 entnommen. Die Probestellen befinden sich alle auf dem Grundstück und sind für die Auswertung hinsichtlich der Versickerungsproblematik relevant.

Der Boden des Baugrundstückes wird im Rahmen des Gutachtens in zwei Kategorien unterteilt: einmal der natürliche gewachsene Boden und einmal der Ausschüttungsboden. Die Überschreitungswerte betreffen ausschließlich Aufschüttungsböden, der natürliche gewachsene Boden ist davon nicht betroffen. Die Aussage ist also richtig und bleibt bestehen. Für den Fall der Versickerung von Niederschlagswasser in entsprechenden Anlagen sind ggf. belastete Aufschüttungsböden bis auf den natürlich gewachsenen Boden abzutragen und durch Z0-Material zu ersetzen. Dies wird im Genehmigungsverfahren geregelt.

Die Grundwassermessstelle im Schreiben des Bezirksamts Mitte vom 22.02.2012 befindet sich südlich des Untersuchungsgebietes. Das Untersuchungsgebiet selbst kann aufgrund der Fließrichtung des Grundwassers nicht Quelle der festgestellten Belastung sein. Die Qualität des Grundwassers ist nicht Bestandteil der Untersuchung zum Niederschlagskonzept. Hierbei ist entscheidend, dass durch die Versickerung kein Grundwasserschaden entsteht und sich die Situation auch nicht verschlechtern kann. Dies wird hinreichend ausgeschlossen.

Die Möglichkeiten zur Regenwasserversickerung wurden eingehend geprüft. Eine Versickerung ist insgesamt an dieser Stelle problematisch, da im nördlichen Bereich das Grundwasser hoch ansteht. Eine Versickerung des gesamten Niederschlagswassers ist vor allem nicht mit dem gewünschten städtebaulichen und freiraumplanerischen Konzept des Vorhabens vereinbar. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden besondere Materialien und Ausführungen (Platzneigung) gewünscht mit denen das Ziel der Versickerung nicht vereinbar ist. 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.

Der Bebauungsplan sieht eine GRZ von 0,8 gemäß § 19 Abs. 4 BauNVO vor. Durch das Vorhaben und die dort geplante Tiefgarage wird ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,6 Stellplätzen pro Wohneinheit erreicht. Für das Hotel ist geplant, Stellplätze im Parkhaus am Gleisdreieckpark anzumieten, so dass hier von einer Reduzierung der Stellplätze ausgegangen werden kann. Für die Gebäude und die Tiefgarage wird eine GRZ von 0,68 erreicht. Für weitere Nutzungen (Behindertenstellplätze, Zufahrten, Anlieferungsbereich, Terrasse und Regenrückhaltespeicher) nach § 19 Abs. 4 BauNVO stehen ca. 840 m² zur Verfügung. Das Freiraumkonzept ist Anlage zum Durchführungsvertrag. Die Fahrradabstellplätze sind dann einzurechnen, wenn sie über 5 m² groß und als Nebenanlagen anzusehen sind. Sie müssen dann in der GRZ von 0,8 enthalten sein. Die Regenrückhaltebecken sind als unterirdische technische Bauwerke grundsätzliche einzurechnen.

Immissionen

Erhöhung des Lärmpegels

Mit welchem Lärm ist durch die Hotelnutzung (Busse Taxis, Lieferfahrzeuge) zu rechnen?

Durch das Vorhaben kommt es zu Baulärm und Zulieferverkehr.

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 Abgasemissionen.

Verkehrslärm und Schallreflexionen erhöhen den Lärmpegel auf der Westseite der Flottwellstraße.

Die vorgeschlagene Kopfbauung mit dem zusätzlich weit auskragenden Eckbalkon würde zu einer erhöhten Schallreflexion führen. Der zunehmende Lärm beeinträchtigt die Wohnqualität. Die Lärmzunahme würde sich nicht nur auf jetzige Anwohner, sondern auch auf die Hotelgäste auswirken.

Es sei unklar, weswegen für das Vorhaben passive Schallschutzmaßnahmen festgesetzt würden, während die Belastung für die Westseite der Flottwellstraße als unerheblich eingestuft werde.

Abwägung

Bei der Größenordnung des Hotels mit ca. 100 Zimmern handelt es sich um ein kleines, ein sog. Boutique-Hotel für die individuelle Nachfrage, das auf einen längeren Aufenthalt ausgelegt ist und nicht auf Busreisende abzielt. Aufgrund der Art und Größe sowie der innerstädtischen sehr gut mit ÖPNV erschlossenen Lage sind die Busvorfahrten eher verkehrliche Ausnahmeereignisse.

Der Ver- und Entsorgungsverkehr wurde im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Der LKW-Anteil liegt mit 0,4 Fahrten je Arbeitsplatz (gängiger Ermittlungsansatz) in einem üblichen Rahmen und ist als gering zu bewerten. so dass von einer Verträglichkeit mit der sensiblen Wohnnutzung auszugehen ist.

Die zukünftigen Nutzungen wurden 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 415 Kfz/ 24 Stunden gering.

Das Gebiet weist bereits ohne Entwicklung Beurteilungspegel auf, die zum Teil über den Orientierungswerten des Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 für Mischgebiete liegen. Dies schließt

eine Überschreitung für allgemeine Wohngebiete ein. In der schalltechnischen Untersuchung wurde die planungsrechtliche Ausgangssituation, der Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes im Bebauungsplan II-176 berücksichtigt, (siehe Tabelle 10). Entscheidend ist dabei die verursachte Änderung, die sich hier aber nicht nur aus dem Vorhaben ergibt, sondern aus der Gesamtentwicklung.

Die Auswirkungen der Entwicklung beidseitig der Flottwellstraße auf die Nachbarbebauung, sind mit Pegelerhöhung für die meisten 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. Für die Flottwellstraße 2 liegt die maximale Zunahme bei 1,2 dB(A) im 1. OG.

Die Reflexion der Gebäude bezogen auf das Konzept wurde dabei ebenfalls berücksichtigt.

Die Entwicklung beidseitig der Flottwellstraße führt zu einer geringen Zunahme des Verkehrslärms, der aber nur zu einem Teil durch das Vorhaben selbst ausgelöst wird und nicht zu erheblichen Auswirkungen auf die angrenzenden empfindlichen Nutzungen führt. Die Neubauten westlich der Flottwellstraße müssen aufgrund der Vorbelastung und ihres Schutzstatus allgemeines Wohngebiet bereits gemäß DIN 4109 die erforderlichen Schalldämmmaße für die Außenfassaden vorgesehen haben.

Für das geplante Hotel werden Lärmschutzmaßnahmen getroffen.

Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffe wurden 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-140i VE zusätzlich verursachten Luftschadstoffimmissionen im Untersuchungsgebiet sind gering.

Baulogistik und Baulärm sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Schallgutachten

Das Schallgutachten berücksichtigt nicht das Nichteinhalten der aktuellen Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Die Anlage 16 zur Schallschutzberechnung fehlt in den Unterlagen.

Es werden 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 Luftthygienegutachten 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.

Unklarheit bestände über die Unterschiede in der Bewertung der Schallpegeldifferenzen. Für IO 42 werde bei einem Belastungspegel von 63,8 dB(A) eine Überschreitung von 4,8 angegeben, für IO 72 bei einer Belastung von 64 dB(A) eine Überschreitung von 4,5.

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 p/p_N 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. 9 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 berücksichtigt 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 25 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.

Die in der Tabelle 11 angeführten Beurteilungspegel für die Immissionsorte vor den im Plangebiet vorgesehenen Gebäuden wurden gemäß RLS-90 auf ganze dB(A)-Zahlenwerte gerundet. Die Rundungsregeln gemäß RLS-90 bedingen i. d. R. eine Aufrundung (z. B.: Ein Pegel von 49,05 dB(A) wird auf 50 dB(A) gerundet). Die Differenzen wurden auf eine Nachkommastelle gerundet angegeben. Die in Tabelle 10 angegebenen Beurteilungspegel für die Immissionsorte vor vorhandener und geplanter Bebauung außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-140i VE wurden auf eine Nachkommastelle gerundet.

Im Bebauungsplanverfahren ist u. a. zu prüfen, ob für die geplanten Nutzungen gesunde Wohnverhältnisse auch in Bezug auf den Schall gewahrt sind. Ist dies nicht der Fall, muss die Realisierung geeigneter Lärmschutzmaßnahmen durch Festsetzung planungsrechtlich gesichert werden. Im vorliegenden Fall erfolgte dies durch entsprechende Festsetzungen.

Für die Immissionsorte vor vorhandener und geplanter Bebauung außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches wurden die Berechnungen für den Prognosenullfall und den Prognoseplanfall durchgeführt, um aufzuzeigen, welche Auswirkungen nicht nur das Vorhaben im Plangebiet VI-140i VE, sondern alle geplanten Vorhaben innerhalb der drei Baufelder auf der Ostseite der Flottwellstraße haben werden. Die Berechnungen ergaben für die Gebäude außerhalb des Plangebietes VI-140i VE (vor allem für diejenigen in der Nähe des Schöneberger Ufers) bereits im Prognosenullfall (also ohne Berücksichtigung auch nur eines Vorhabens auf der Ostseite der Flottwellstraße) Überschreitungen der hier für Vergleichszwecke herangezogenen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zu DIN 18 005-1 vorliegen. Durch die Vorhaben ist für die Bebauung entlang der Westseite der Flottwellstraße eine geringfügige, subjektiv nicht wahrnehmbare Verschlechterung der Geräuschimmissionssituation zu erwarten. Aus den Ergebnissen lassen sich jedoch keine Lärmschutzansprüche gegenüber dem Vorhabenträger ableiten.

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 ist 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 müssen diverse Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Steigerung der Aufenthaltsqualität durchgeführt werden. Dies betrifft Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Querparken, Drempel, „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 ist 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.

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.

Der Charakter einer Anwohnerstraße werde zerstört.

Die Flottwellstraße sei die einzige sichere Fahrradverbindung von Schöneberg nach Mitte.

Störender Zulieferverkehr für die Baustellen und den späteren Betrieb.

Der Bebauungsplanentwurf überlagere die östliche Straßenbegrenzungslinie.

Abwägung

Die Hinweise zur Gestaltung der Flottwellstraße werden zur Kenntnis genommen. Die Gestaltung der Straße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Dies ist ein bezirksübergreifendes Thema, das unter Mitwirkung aller Anlieger der Flottwellstraße gelöst werden muss. Das Tiefbauamt Mitte wird Termine mit den Investoren und dem Quartiersmanagement in die Wege leiten. 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 geplanten Bebauung induzierten zusätzlichen Verkehre berücksichtigt. Der Anteil des Vorhabens ist nur gering.

Baulogistik und Baulärm sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Der Geltungsbereich überlagert nur grafisch die Straßenbegrenzungslinie. Der Geltungsbereich liegt innerhalb der Linie der Geltungsbereichsgrenze.

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 zu 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.

Die Straßenbäume in der Flottwellstraße sollen erhalten bleiben, da sie zur Wohnqualität und Straßenbild beitragen.

Abwägung

Die Gestaltung der Flottwellstraße ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Das Grundstück ist im planungsrechtlichen Sinne erschlossen. Die Verkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert.

Die Gestaltung ist ein bezirksübergreifendes Thema, das unter Mitwirkung aller Anlieger der Flottwellstraße gelöst werden muss. Das Tiefbauamt Mitte wird Termine mit den Investoren und dem Quartiersmanagement in die Wege leiten. 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.

Der Erhalt der Straßenbäume ist ebenfalls 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.

Verkehr / Anlieferung / Busvorfahrt Hotel

Es sei mit zusätzlicher Staubbildung durch die Reisbusse zu rechnen

Es könne nicht nachvollzogen werden, warum die Anlieferung des Hotels, Vorfahrt und Aufstellung von Bussen ausgerechnet von einem neu errichteten Wohngebäude und innerhalb einer allgemeinen Wohnstraße stattfinden soll. Die Busvorfahrt und Anlieferung des Hotels sollten ans Schöneberger Ufer zu verlagern, da sie dem Charakter der Flottwellstraße als Wohnstraße widerspreche.

Abwägung

Bei der Größenordnung des Hotels mit ca. 100 Zimmern handelt es sich um ein kleines, ein sog. Boutique-Hotel für die individuelle Nachfrage, das auf einen längeren Aufenthalt ausgelegt ist und nicht auf Busreisende abzielt. Aufgrund der Art und Größe sowie der innerstädtischen sehr gut mit ÖPNV erschlossenen Lage sind die Busvorfahrten eher verkehrliche Ausnahmeereignisse.

Der Ver- und Entsorgungsverkehr wurde im Verkehrsgutachten berücksichtigt. Der LKW-Anteil liegt mit 0,4 Fahrten je Arbeitsplatz (gängiger Ermittlungsansatz in einem üblichen Rahmen und ist als gering zu bewerten, so dass von einer Verträglichkeit mit der sensiblen Wohnnutzung auszugehen ist.

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.

Die Stellplatzproblematik werde verschärft.

Die Tiefgarage ist überdimensioniert.

Abwägung:

Zunächst besteht kein Anspruch auf einen Stellplatz im öffentlichen Straßenraum. 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. Für das Hotel ist geplant, Stellplätze im Parkhaus am Gleisdreieckpark anzumieten.

Soziale Infrastruktur

Versorgung mit Kitaplätzen

Es fehlen Kitaplätze in der Umgebung, neue Kapazitäten sollen für neu hinzuziehende Familien geschaffen werden. Falls keine zusätzlichen Kapazitäten zur Kindertagesbetreuung auf den Baufeldern Nord, Mitte und Süd entstünden, sei mit einer erheblichen zusätzlichen Nachfrage auf die Kitas in der Umgebung zu rechnen, die bereits jetzt Kapazitätsprobleme hätten und Wartelisten führen müssten. 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.

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 sind im Durchführungsvertrag grundsätzlich gesichert. Der Vorhabenträger beabsichtigt eine Kindertagesstätte im Vorhabengebiet unterzubringen.

Schulangebot

Es soll über das Angebot der Allegro-Grundschule informiert werden.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der parallelen Behördenbeteiligung zum Nachbarbebauungsplan VI-140h VE weist der Bezirk Mitte vor dem Hintergrund der Gesamtentwicklung in der Flottwellstraße 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

Durch die Entwicklung östlich der Flottwellstraße würde insgesamt ein zusätzlicher Bedarf an Kinderspielflächen von knapp 1.500 m² entstehen. Zusammen mit den Wohnungen auf der Westseite der Flottwellstraße ergebe sich ein Bedarf von ca. 2.500 m² Spielplatzfläche. Durch den Park auf dem Gleisdreieck würden zwar neue Kinderspielflächen entstehen, da allerdings der Park gesamtstädtische Bedeutung habe, könnten diese Spielplätze nicht dazu beitragen, den Mangel im Vorhabengebiet und den benachbarten Bereichen auszugleichen. Die Nutzung der geplanten Multifunktionsfläche im Park werde durch die fehlende Abgrenzung zu Fuß- und Radwegen beschnitten. Das durch den Liegenschaftsfond zum Verkauf stehende Grundstück mit dem Kleinspielfeld in der Pohlstraße sei zu erhalten, insb. da es im Infrastrukturgutachten noch als Spielfläche für das Quartier aufgeführt werde. Daneben sei mit dem Beachgarten bereits eine Fläche verloren gegangen, die ebenfalls für Spiel und Sport genutzt werden konnte. Insgesamt würden 3.500 m² Spielplatzfläche verloren gehen, die im Infrastrukturgutachten dargestellt und in die Begründung übernommen worden seien.

Abwägung:

Die notwendigen Kinderspielflächen gemäß BauOBln werden auf dem Grundstück hergestellt. Die Verpflichtung die Kosten für Wohnfolgekosten zu übernehmen, resultiert aus dem 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 Kinderspielflächen.

Es wurde im Rahmen der Behördenbeteiligung von den zuständigen Fachbereichen kein weiterer Bedarf für einen 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 § 34 BauGB zu beurteilen. Die Entwicklung eines Hotels und Wohnquartiers bzw. die Umsetzung des vorliegenden Vorhaben- und Erschließungsplanes wäre nicht zulässig. Der vorhabenbezogene 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 (2011/12) brachliegenden Teils des Gleisdreiecks geschaffen. Mit der Umsetzung dieser Planung kann an der Schnittstelle zwischen neuem Stadtpark und bestehenden Siedlungsstrukturen ein attraktives Wohnquartier und ein Hotel entstehen, die sich baulich am vorhandenen Siedlungsgebiet orientieren und dieses abrunden. 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.

In Korrespondenz zum Potsdamer Platz wird durch ein individuelles leicht höheres Einzelgebäude eine städtebauliche Betonung erreicht, ohne die Dimension der direkten Umgebung zu sprengen. Es liegt sowohl in Sichtachse des Tilla-Durieux-Parks als auch Am Karlsbad von der Potsdamer Straße aus gesehen und stellt die städtebauliche Fassung des Eingangs zum Park dar. Die Lage und Größe des Gebäudes und die Absicht den Park in die Freifläche des Hotels hineinzuziehen lässt eine Offenheit für Parkbesucher zu. Die Eingangssituation wird durch Gastronomieangebote belebt.

Durch die Bildung eines großen Wohnhofes für beide Wohngebäude zum Westpark wird die Parkfläche zumindest optisch aufgeweitet.

Die Nutzung Hotel schafft einen Übergang zu angrenzenden Wohnnutzungen. Es kann gleichzeitig die Funktion übernehmen, die angrenzenden Wohngebäude vor Immissionen des stark befahrenen Schöneberger Ufers abzuschirmen.

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 in 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.

Allerdings sollte davon abgesehen werden, die heutige Mehrzweckspur in der Potsdamer Straße ausschließlich als Busspur zu nutzen, da dies bei den heutigen Belastungen auch ohne die geplanten Vorhaben schon zu erheblichen Beeinträchtigungen führen würde.

4 Auswirkungen auf die soziale Infrastruktur

Durch die Festsetzungen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans wird im Plangebiet eine Wohnbebauung mit ca. 140 Wohneinheiten geschaffen, die einen Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen (Kindertagesstätten, Schulen, Spielplätze) auslösen wird. Bei einer durchschnittlichen Wohnungsgröße von 110 m² brutto (83 m² netto), kann von 1,9 Einwohnern (Wohnung (EW/WE) (Berliner Durchschnitt) bis 2,25 EW/WE (Familienanteil 25 %) ausgegangen werden. Bei einem Jahrgangsstärkenanteil der Kinder von 0- bis unter 12

Jahren an den Einwohnern (260-315 EW) von 1,0 % sind im Kitabereich bei einem Versorgungsgrad von 73,5 % (BA Friedrichshain-Kreuzberg, Amt für Familie, Gesundheit und Bildung) mit 12 bis 14 zusätzlichen Kitaplätzen zu rechnen, der nicht in den umliegenden Kindertagesstätten, auch nicht im Bezirk Mitte abgedeckt werden kann. (Die vorhandenen Kapazitäten auch im Nachbarbezirk Mitte wurden in einem Infrastrukturgutachten zum Nachbarbebauungsplan VI-140h VE Flottwellstraße (WEEBER + PARTNER, September 2011) ermittelt.)

Im Grundschulbereich ist bei einem Versorgungsgrad von 95 % mit 15 bis 18 Schülern zu rechnen. Bei einer zweizügigen Grundschule sind dies 1-1,5 Schüler pro Klasse. Die Schüler können voraussichtlich durch Einschulungsbereichsänderungen versorgt werden. Durch das Vorhaben entsteht darüber hinaus ein Bedarf an öffentlicher Spielplatzfläche (1,5 m² brutto pro EW) von ca. 400 m² bis 525 m² und erreicht damit nicht die Größenordnung eines Spielplatzes von 1.500 m² brutto. Die Versorgung mit öffentlichen Spielflächen ist bereits gut und wird sich durch die Angebote im Gleisdreieck verbessern, (WEEBER + PARTNER).

Der konkrete Handlungsbedarf liegt somit im Bereich Kindertagesstätte und ist mit dem Jugendamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt. Vorzugsweise sollten die Kindertagesstättenplätze in einer kleinen Einrichtung im Plangebiet entstehen. Der Vorhabenträger beabsichtigt die Einrichtung einer Kita im Plangebiet.

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 als Baustelleneinrichtungsfläche für die Bebauung des Potsdamer Platzes, die Bauarbeiten zur Nord-Süd-Trasse der Deutschen Bahn AG und als ehem. Golfplatznutzung ein bereits überformter Standort. Die Fläche ist im Bestand (2011/12) nahezu unversiegelt, aber durch die anthropogene Überformung nur mit geringem Vegetationsanteil geprägt. Durch die Planung wird eine Neuversiegelung von 80% des Planungsgebietes ermöglicht. Da das Planungsgebiet im Bestand nahezu unversiegelt ist, erfolgt eine Neuversiegelung von 5.637 m².

Im Rahmen der Umweltprüfung für diesen 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.

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 bzw. ist eine vollständige Vermeidung der Eingriffe möglich.

Die Eingriffe, die durch die Planung vorbereitet werden, gelten als bereits vor der planerischen Entscheidung als zulässig und sind damit nicht ausgleichspflichtig.

Durch die Festsetzung der extensiven Dachbegrünung sowie der gärtnerischen Gestaltung der nicht überbauten Grundstücke können auch Teilziele der Programmpläne des Landschaftsprogramms entsprochen werden. Durch den Bebauungsplan wird die Möglichkeit geschaffen, dieses Quartier wieder in die Stadtstruktur einzubinden und eine für das Erscheinungsbild der Flottwellstraße attraktivere Wohnnutzung mit angrenzendem Park auf dem Gleisdreieck zu etablieren. Durch die Planung erfolgt eine weitere Flächenversiegelung, so dass dem Programmplan Klima nicht entsprochen werden kann. Das Gutachten zum Stadtklima zeigt, dass die Planung eine Verringerung des Kaltluftvolumenstroms zur Folge hat, bewertet diese Reduktion jedoch als nicht erheblich. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans werden die Emissionswerte der Brennstoffe beschränkt. Posi-

tiv 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 im 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 den Vorhabenträgern 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 Vorhabenträger verpflichten sich, in Abstimmung mit dem Jugendamt und dem Schulentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg zur Errichtung einer kleinen Kindertagesstätteneinrichtung im Planungsgebiet.

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-140i für die Flottwellstraße Nord 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 Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung VI-140 gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

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 Gleisdreiecks auf das Stadtklima
- Fauna und Flora
- Lärm / Immissionen
- Eingriff / Ausgleich
- Sicherung der Durchwegung und Wegeverbindungen
- Straßen und S-Bahn S 21
- Gestaltung der Parkanlage
- Sportflächen kontra Kleingartenanlage
- Denkmalpflege und Spurensicherung

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

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

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 (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 vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140i VE berücksichtigt worden. Es wird davon ausgegangen, dass die genannten Beteiligungsverfahren für den Bebauungsplan VI-140i VE den Anforderungen des § 4 Abs. 1 BauGB entsprechen und alle erforderlichen Informationen zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens der Umweltprüfung diesen Verfahren entnommen werden können. Eine erneute Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB zur Bestimmung des Untersuchungsrahmens erfolgt deshalb nicht.

4 Mitteilung der Planungsabsicht VI-140i VE

Nachdem Teilungsbeschluss des Rahmenplanes VI-140 und der Aufstellung des Teilbebauungsplanes VI-140i im Juni 2010 (siehe Kap. IV. 1.) hat der Vorhabenträger auf Grundlage eines konkreten Konzeptes einen Antrag auf Durchführung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes gemäß § 12 BauGB gestellt.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt IIC 2 sowie die Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg GL 8.2 wurden am 10.01.2012 über die Umstellung des Verfahrens VI-140i in VI-140i VE informiert.

Nach Stellungnahme der für Stadtentwicklung und Umwelt II C 21 vom 09.02.2012 bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

Nach Stellungnahme der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung GL 5 vom 24.01.2012 ist derzeit kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennbar.

5 Beschluss zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140i VE

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat am 20.03.2012 beschlossen, den Bebauungsplanentwurf VI-140i als vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140i VE fortzuführen.

Das Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes VI-140i VE wird gemäß § 233 Abs. 1 BauGB weitergeführt wird.

6 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger gemäß § 4 Abs. 2 BauGB VI-140i VE

Die BVV Friedrichshain-Kreuzberg hat in der Sitzung am 20. März 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 06.06.2012 an 48 Behörden und sonstige Träger versandt worden. Der Rücklauf sollte bis 18.07.2012 erfolgen.

Insgesamt sind 38 Stellungnahmen beim BA Friedrichshain-Kreuzberg eingegangen, wobei 2 Behörden und sonstige Träger jeweils 2(3) Stellungnahmen abgegeben haben, die mit a/b(/c) gekennzeichnet wurden. 4 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)
- Klarstellung, dass oberirdische Gewässer nicht von der Planung betroffen sind und damit auch nicht den Regelungen des Wasserhaushaltsgesetzes unterliegen. (Kap. II 4.1.2)
- Die Begründung wird hinsichtlich der Auswirkungen auf das Vorhaben durch die gewerblichen Nutzungen in der Umgebung ergänzt (Kap. II 6.5.2, siehe auch Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens vom 23.08.2012)
- Ein neues Unterkapitel „Lärm der ‚Spielfläche unter der U1, Westpark‘“ wird in Kap. II 6.5 eingefügt (Kap. II 6.5.3, siehe auch Ergänzung des schalltechnischen Gutachtens vom 23.08.2012)
- 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 23.08.2012 u.a. zur Auswirkung der heranrückenden Wohnbebauung an bestehende und geplante gewerbliche Nutzungen im Umfeld, ergänzt.

7 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB VI-140i VE

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB, wurde in der Zeit vom 06.06. – 06.07. 2012 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Abteilung Finanzen, Personal und Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsamt – Fachbereich Stadtplanung durchgeführt

Die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde am 25.05.2012 im Amtsblatt Nr. 21 Seite 805 sowie am 04.06.2012 in der Tagespresse bekanntgegeben.

Während der Auslegungszeit haben mehrere Bürger die Unterlagen eingesehen. 19 schriftliche Stellungnahmen wurden eingereicht, 2 davon (19.1 und 19.2), die Bezug aufeinander nehmen) baten um Fristverlängerung und gaben die Stellungnahmen nach Ablauf der Auslegungszeit ab, wurden bei der Abwägung aber berücksichtigt. Von den Stellungnahmen sind 3 Stellungnahmen gleichen Inhaltes (Nrn. 3, 6, 12) und wurden zusammengefasst. Stellungnahme Nr. 11 bezieht sich auf Nr. 13

An die Stellungnahme Nr. 9 schlossen sich 8 Einwender allgemein an (Nrn. 2, 4, 7, 10, 15, 17, 18, 19.1)

Die Anregungen und Bedenken der Öffentlichkeit haben zu keiner Änderung des Planinhaltes geführt. Es erfolgten folgende redaktionelle Änderung, bzw. Ergänzungen der Begründung

- Darstellung der Gründe für eine Einstufung des Vorhabens gemäß § 34 BauGB (Kap I 3.10 Zulässigkeit von Vorhaben gemäß § 34 BauGB und Kap. II 4.3.1.3 Eingriffsbilanzierung)
- Hinweis auf die Modellrechnung zur Verschattung des Parks durch das Vorhaben, welche für den benachbarten Bebauungsplan VI-140h VE durchgeführt wurde hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit und Relevanz für das Vorhaben (Kap. II 4.2.3.1.1 Erholungsfunktion)
- Klarstellung der Berechnungsgrundlage für den Ausgleich im Gesamtverfahren VI-140 (Kap. II 4.2.3.3.1 Eingriffsbeurteilung – Eingriffserfassung und -bewertung).
- Darstellung der Gebäudehöhen westlich der Flottwellstraße (Kap II 6.2.3 Höhe der baulichen 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 2).
-

Ergänzung von Fachgutachten:

Das schalltechnische Gutachten (ALB, Februar 2012) wird durch eine Stellungnahme vom 23.08.2012 u.a. zur Auswirkung der heranrückenden Wohnbebauung auf das Grundstück Schöneberger Ufer 5 (Parkhaus) und dessen künftige Nutzung sowie der Auswirkung des Verkehrslärms ergänzt.

8 Abschluss des Durchführungsvertrages und 1. Änderungsvereinbarung

Am 15. November 2012 wurde zwischen dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und dem Vorhabenträger ein Durchführungsvertrag geschlossen.

Die 1. Änderungsvereinbarung wurde vom Bezirk am 15.7.2013, vom Vorhabenträger am 24.7.2013 unterschrieben.

9 Festsetzungsbeschluss

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin hat am 20.11.2012 das Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 (2) BauGB, das Ergebnis der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3(2) BauGB, den B-Plan VI-140i VE einschließlich Begründung sowie den Entwurf der Rechtsverordnung beschlossen.

Der BVV Beschluss erfolgte am 30.01.2013.

10 Anzeigeverfahren

Gemäß § 6 Abs. 4 AGBauGB wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE am 29. Juli 2013 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt angezeigt. Mit Schreiben vom 09. September 2013 erklärte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, dass der Bebauungsplanentwurf VI-140i 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 vorhabenbezogene B-Plan ist nach Überarbeitung und Abschluss eines ergänzenden / geänderten Durchführungsvertrags der BVV erneut zur Beschlussfassung und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur Anzeige vorzulegen.

Folgende Beanstandungen wurden vorgebracht:

1. *Lt. Durchführungsvertrag wird das Vorhaben u.a. auf den Flurstücken 3279 und 3280 errichtet. Diese beiden Flurstücke liegen nicht im Geltungsbereich des vorhabenbezogenen B-Plans. Das Flurstück 3280 grenzt nördlich an. Gemäß Begründung S. 15 u. 68 erfolgt die Vorfahrt zum Hotel über die nördlich an das Gebiet angrenzende planfestgestellte Fläche (Rettungsplatz), demzufolge über das Flurstück 3280. Hinsichtlich der Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt wird auf eine Regelung im DV hingewiesen, die aber fehlt. Eine Zustimmung / Abstimmung mit dem Eisenbahnbundesamt ergibt sich auch nicht aus den Akten. Auf Grund der Unklarheiten fehlt es an einer nachvollziehbaren Abwägung. Flurstück 3279 ist nicht erkennbar in den Planunterlagen.*

Die Flurstückbezeichnungen des Plangebiets haben sich nach Abschluss des Durchführungsvertrags VI – 140 i VE vom 15. November 2012 geändert. Das Plangebiet umfasst unverändert die in Anlage 1 zum Durchführungsvertrag vom 15. November 2012 umgrenzten Flächen. Dies sind zum heutigen Stand Flurstück 3439 und eine Teilfläche des Flurstücks 3441. Es wird klargestellt, dass das Plangebiet des vorhabenbezogenen Bebauungsplans nicht die Teilflächen des Flurstücks 3441 umfasst, die den vormaligen Flurstücken 3279 und 3280 entsprechen. Das Vorhaben wird auf den Flurstücken des Plangebiets errichtet

Die vormaligen Flurstücke 3279 und 3280 befinden sich im Eigentum des Vorhabenträgers. Der Vorhabenträger hat der DB Netz Aktiengesellschaft beschränkte persönliche Dienstbarkeiten eingeräumt. Unter anderem für die Teile eines Rettungsplatzes, die sich auf den vormaligen Flurstücken 3279 und 3280 befinden.

Danach ist folgendes geregelt:

Die DB Netz Aktiengesellschaft ist unwiderruflich berechtigt, auf dem Belastungsgegenstand die Zufahrt eines oberirdischen befestigten Rettungsplatzes herzustellen, dauernd zu haben, bestimmungsgemäß zu nutzen, zu erhalten sowie bei Notwendigkeit wieder zu beseitigen (Rettungsplatzrecht).

Der jeweilige Grundstückseigentümer hat jegliche Maßnahmen oder Nutzungen des Belastungsgegenstandes, welche die baulichen Anlagen der Zufahrt oder deren zweckbestimmte Nutzung beeinträchtigen oder gefährden könnten, zu unterlassen und duldet alle Einwirkungen, die durch die bestimmungsgemäße Ausübung der beschränkten persönlichen Dienstbarkeit verursacht werden. Er darf auch sonstigen Nutzungsberechtigten derartige Maßnahmen weder gestatten noch diese dulden.

Der Belastungsgegenstand ist von jeder Bebauung und Bepflanzung freizuhalten. Davon ausgenommen ist ingenieurtechnisch notwendige Begrünung.

Die DB Netz Aktiengesellschaft und deren Beauftragte sind berechtigt, den Belastungsgegenstand jederzeit insoweit ungehindert zu betreten und zu befahren, als dies für die Ausübung der vorstehenden Rechte erforderlich ist.

Die Vorfahrt des Hotels soll nicht über die Flurstücke erfolgen. Die Formulierungen sind obsolet und werden in der Begründung gestrichen. Lediglich die notwendigen Behinderterstellplätze werden über die Flurstücke erreicht. Diese Nutzung steht der vereinbarten Dienstbarkeit nicht entgegen.

Das vormalige Flurstück 3279 ist in der Nebenzeichnung der Planzeichnung erkennbar.

Die Begründung Kap. 6.7. Verkehrliche Erschließung wird wie folgt geändert:

„Notwendige Stellplätze für Behinderte befinden sich im Nordosten des Grundstücks. Die Zufahrt erfolgt über die vormaligen Flurstücke 3279 und 3280, die sich im Eigentum des Vorhabenträgers befinden, aber planfestgestellt sind. Zugunsten der DB besteht eine beschränkte Dienstbarkeit u.a. für die Flurstücke, die die Nutzung der Zufahrt für die Stellplätze nicht ausschließen.“

Der Anlieferungsbereich liegt südlich auf dem Grundstück des Hotels. Eine gesonderte Busvorfahrt ist nicht vorgesehen. Bei der Größenordnung des Hotels mit ca. 100 Zimmern handelt es sich um ein kleines, ein sog. Boutique-Hotel für die individuelle Nachfrage, das auf einen längeren Aufenthalt ausgelegt ist und nicht auf Busreisende abzielt. Aufgrund der Art und Größe sowie der innerstädtischen sehr gut mit ÖPNV erschlossenen Lage sind die Busvorfahrten eher verkehrliche Ausnahmeereignisse.“

Fazit: Die Beanstandung ist durch die Vorlage der beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten und Klarstellung in der Begründung ausgeräumt.

2. *Die für das Vorhabengebiet prognostizierten und derzeitigen Lärmbelastungen überschreiten die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete bzw. Kerngebiete, wie auch dargelegt, deutlich. Die daraus folgende von der Rechtsprechung geforderte Abwägung ist bezüglich der Ausschöpfung baulicher und technischer Möglichkeiten zu ergänzen. Der Abwägung für die Lärmbelastung des Hotels werden die Orientierungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete plus 5 dB(A) zu Grunde gelegt, d.h. 70 dB(A) am Tage und 60 dB (A) nachts. Damit werden Überschreitungen der Orientierungswerte bis zur gesundheitsgefährdenden Schwelle hingenommen. Den hohen Schwellenwert allein mit der Kurzfristigkeit des Aufenthalts zu begründen, ohne die technischen oder baulichen Möglichkeiten abzuwägen, die ein niedrigerer Schwellenwert erfordern würde, erscheint nicht abwägungsgerecht. Nach der aktuellen Rechtsprechung (VGH Hessen, Urteil vom Urteil vom 29.3.2012 – 4 C 694/10.N, VGH BW, Urteil vom 20.5.2010 – 3 S 2099/08, OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 15. November 2012 - 10 A 10.09) erscheint es nicht hinreichend gesichert, dass die Anforderungen der DIN 4109 zum Schallschutz beachtet werden, wenn der Bebauungsplan keine „Weichenstellung“ trifft, d.h. festsetzt, welche aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen als Ergebnis der Abwägung vorzusehen sind. „Nur die planende Gemeinde darf im Rahmen der Abwägung entscheiden, welcher Lärmbelastung die Gebietsbewohner künftig ausgesetzt sein sollen.“ Eine Verlagerung dieser Entscheidung auf die*

Genehmigungsbehörde im Baugenehmigungsverfahren ist nicht angebracht. Die Abwägungsentscheidung muss die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse beachten, die Voraussetzung für die Zulässigkeit von Wohnnutzung bzw. sonstigen schützenswerten Nutzungen ist. Um dem Gebot der Konfliktbewältigung zu entsprechen, ist es daher erforderlich, Regelungen im vorhabenbezogenen Bebauungsplan oder im Durchführungsvertrag zu treffen. Ein bloßer Verweis auf die Anwendung der Din 4109 im Baugenehmigungsverfahren ist nicht ausreichend. In Bezug auf die vorhandene Wohnnutzung sollten die Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 vertiefend dargelegt werden, insbesondere in den Fällen, in denen MI-Werte überschritten werden. In der Abwägung zur Lärmbelastung sind auch die Ziele des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen. Für den als kritisch dargelegten "Schwellenwert" von 62 dB(A) für Außenwohnbereiche sollte die Quelle genannt werden.

Zu den Beanstandungen wurde eine Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung vom Februar 2012 erstellt, (ALB November 2013). Darüber hinaus hat der Fachbereich Stadtplanung bei SenStadt IX C 34, SenStadtUm II und VLB sowie bei den Tiefbauämtern des Bezirks Mitte und Friedrichshain –Kreuzberg eine Anfrage bezüglich der Umsetzung von aktiven Schallschutzmaßnahmen gestellt.

In der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag verpflichtet sich der Vorhabenträger, die Mindestschallschutzanforderungen der DIN 4109 einzuhalten.

Das Kapitel II 6.5.1. der Begründung ist durch die Prüfungsergebnisse und Abwägung der technischen und baulichen Maßnahmen der Pegelreduzierung ergänzt worden.

Die geprüften aktiven Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Lärmgeminderte Fahrbahnoberfläche Geschwindigkeitsreduzierung, Lärmschutzwände) zum Schutz planungsrechtlich möglicher schutzwürdiger Nutzungen kommen aus den in der Begründung genannten Gründen nicht in Betracht.

Ergänzend zur Einhaltung der Schalldämmmaße für die Außenfassaden gemäß DIN 4109, deren Einhaltung in der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag sichergestellt ist, wird die Ausstattung einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit für bestimmte Aufenthaltsräume der Wohnungen und des Hotelgebäudes festgesetzt.

Die gewichtigen städtebaulichen Gründe wurden wie folgt ergänzt:

Die Gebietsentwicklung folgt durch die innerstädtische und gut mit dem ÖPNV erschlossenen Lage dem übergeordneten Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“, das auf eine gesamtstädtische Verkehrsreduzierung abzielt. Die Flottwellstraße als untergeordnete Erschließungsstraße ist in dem Bereich ohne Entwicklung durch den Verkehrslärm am Schöneberger Ufer bereits vorbelastet. Durch die Entwicklung des Gebietes nimmt der Verkehr zwar in der Flottwellstraße zu und es kommt zur Reflexion der Gebäude, gleichzeitig bewirkt die geplante Bebauung aber auch eine Abschirmung gegenüber der Hauptlärmquelle, dem Schöneberger Ufer.

Trotz hoher Lärmbelastung vor allem des Hotelgebäudes wird dem städtebaulichen Belang, der Nutzung eines zentralen, sehr gut erschlossenen Standortes der Vorrang gegeben, zumal eine Gesundheitsgefährdung durch technische Maßnahmen vermieden wird. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Aufenthaltsdauer im Hotel kurz ist und eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen werden kann. Das Hotelgebäude als Sonderbaukörper stellt in Korrespondenz zum Potsdamer Platz den signifikanten Auftakt für das neue Quartier und den Gleisdreieckpark dar. Durch die Lage des Hotelgebäudes werden die geplanten und auch die bestehende Wohnbebauung, die einen höheren Schutzanspruch haben, weitgehend abgeschirmt. Durch die Gesamtqualität des Gebietes durch die Schaffung einer dichten urbanen Neubebauung und der Schaffung von Frei- und Erholungsmöglichkeiten durch den Gleisdreieckpark hat das Gebiet trotz der erhöhten Lärmbelastung eine hohe Attraktivität.

Somit liegen gewichtige städtebauliche Gründe vor, die das geplante Vorhaben in einem stark durch Verkehrslärm vorbelasteten Bereich rechtfertigt. Aus den genannten Gründen müssen die Belange des Schallschutzes gegenüber den städtebaulichen Zielen zurückstehen.

Der genannte kritische Schwellenwert von 62 dB(A) für Außenwohnbereiche wurde den Lärmgutachtern von SenStadtUm II C aufgrund von jüngeren Urteilen (BVerwG Az

7D/07.NE vom 13. März 2008 und OVG NRW 4A 1075.04 vom 16. März 2006) empfohlen.

Fazit: Die Beanstandung wurde durch eine Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung, durch die 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführung und Ergänzung der Begründung ausgeräumt.

3. *Der DV enthält eine Verpflichtung zur weitgehenden Versickerung des Niederschlags im Bereich der Wohnhäuser. Der Umweltbericht geht aber von einer weitgehenden Ableitung der anfallenden Niederschläge aus (S. 35), der Eingriff wird als erheblich bewertet (S. 38). Die Begründung verhält sich widersprüchlich (S. 39, 52, 55).*

Die Begründung und der Umweltbericht werden korrigiert: Der überwiegende Teil des Planungsgebietes, die Grundstücke, die durch die Wohngebäude geprägt sind, werden auf dem Grundstück selbst entwässert. Lediglich das auf dem nördlichen Teil des Planungsgebietes um das geplante Hotel anfallende Niederschlagwasser wird abgeleitet werden, da hier die hohen Grundwasserstände eine Versickerung erschweren. Die beschriebene erhebliche Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes kann nahezu vollständig vermieden werden, da von einer nahezu vollständigen Rückhaltung der anfallenden Niederschläge auszugehen ist.

Fazit: Die Beanstandung wurde durch Richtigstellung der Begründung ausgeräumt.

4. *Gemäß Begründung ist der Vorhabenträger Eigentümer des Grundstücks. Ich gehe davon aus, dass dem Bezirk Grundbuchauszüge vorliegen, die dies belegen. Die Bank hat zwar nicht die Wirtschaftlichkeit des Projekts, aber die Finanzierung verbindlich bestätigt. Die Finanzierungsbestätigung wird daher für belastbar erachtet.*

Die Grundbuchauszüge liegen dem Bezirksamt vor.

5. *§ 9 des Durchführungsvertrags entspricht nicht der zwischen dem Bezirk und SenStadt-Um abgestimmten Formulierung für die Pläne am Gleisdreieck. Aus Gründen der Rechtssicherheit und Gleichbehandlung bitte ich, von der abgestimmten Formulierung nicht abzuweichen.*

Durch § 3 der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag werden § 9 Abs. 2 und 3 des Durchführungsvertrages wie folgt ersetzt:

Der Vorhabenträger hat einen Vorhaben- und Erschließungsplan vorgelegt, der hinsichtlich Art und Umfang der Nutzung im Plangebiet von den in Anlage 6 der Rahmenvereinbarung vom 27.5.2005 vereinbarten Maßgaben abweicht. Dabei wird es zu einer deutlich geringeren als der ehemals vorgesehenen Ausnutzung des Grundstücks kommen.

Der Vorhabenträger verzichtet hinsichtlich der in Absatz 2 genannten Planung für sich und seine Rechtsnachfolger ausdrücklich auf die Geltendmachung von Schadensersatz- und Ausgleichsansprüchen aus Ziffer 11 der Rahmenvereinbarung vom 27.5.2005 oder Planungsschäden gemäß §§ 39 ff BauGB gegenüber dem Land Berlin und der CA Immo Deutschland GmbH als Rechtsnachfolgerin der Vivico Real Estate GmbH.

Fazit: Die Beanstandung wurde durch die 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag ausgeräumt.

6. *In der Begründung wird mehrfach darauf hingewiesen, dass die zum Bezirk Mitte gehörende Flottwellstraße umgebaut werden soll und der Vorhabenträger sich an den Kosten beteiligen werde. Ich empfehle, eine entsprechende "Willensbekundung" in den Durchführungsvertrag aufzunehmen, wie auch ergänzend bei der Flottwellstraße Mitte geschehen.*

In der 2. Änderung zum Durchführungsvertrag wird folgendes aufgenommen:

Es ist beabsichtigt, die Flottwellstraße zu einer Wohnstraße umzubauen. Der Vorhabenträger beabsichtigt, sich an den Kosten für den Umbau zu beteiligen. Die Einzelheiten wird ein Vertrag zwischen dem Vorhabenträger und dem Bezirk Mitte regeln.

Fazit: Die Beanstandung wurde durch die 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag.

Aufgrund der vorgebrachten Hinweise wurden redaktionelle Änderungen in der Planzeichnung durchgeführt:

- Umformulierung und Klarstellung der textlichen Festsetzung Nr. 5
- Änderung der Bezeichnung der Punkte (Buchstabierung) entlang der Flottwellstraße. Durch den Wegfall des Buchstaben B, wird die Straßenbegrenzungslinie mit der angepassten textlichen Festsetzung Nr. 13 festgesetzt.
- Die Textliche Festsetzung Nr. 14 zur Einteilung der Straßenverkehrsfläche wird aufgrund der der Geringfügigkeit der Straßenverkehrsfläche gestrichen
- Korrektur der Legende
- Ergänzung des Aufstellungsdatums auf dem Vorhaben- und Erschließungsplans

und redaktionelle Änderungen in der Begründung vorgenommen:

- Korrektur und Klarstellung zur Niederschlagswasserbewirtschaftung.
- Ergänzung zur Auswirkung des Lärms auf die Kitafreifläche und Verträglichkeit mit der Hotelnutzung
- Klarstellung und Aktualisierung der Regelungen des Durchführungsvertrags

11 Beschluss zur erneuten öffentlichen Auslegung

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat in seiner Sitzung am 28. Oktober 2014 die redaktionellen Änderungen des B-Planentwurfs einschließlich Begründung, den Entwurf der 2. Änderungsvereinbarung zum Durchführungsvertrag sowie die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen. Die BVV hat mit der Drucksache DS/1409/IV die Vorlage des Bezirksamtes am 26. November 2014 zur Kenntnis genommen.

12 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wurde im Amtsblatt von Berlin Nr. 52 vom 19.12.2014 auf Seite 2351 sowie am 08. Januar 2015 in der Tagespresse bekannt gegeben. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan wurde in der Zeit vom 12. Januar bis einschl. 12. Februar 2015 im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Abteilung Planen, Bauen, Umwelt und Immobilien, Stadtentwicklungsamt – Fachbereich Stadtplanung – ausgelegt.

In der Auslegungszeit wurden schriftliche Stellungnahme von 3 Bürgern / Institutionen eingereicht.

2 Stellungnahmen bezogen sich auf das Nichtfunktionieren der Online - Adresse und eine davon auf die Verlängerung der Auslegungsfrist. 1 Stellungnahme bezog sich auf die „Ab-sichtserklärung“ der Vorhabenträgerin zur Beteiligung an den Umbaukosten der Flottwell-straße, wobei zu Letzterem auch vom Straßen- und Grünflächenamt, Bezirk Mitte Stellung bezogen wurde.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden alle am Verfahren beteiligten Behörden und sonstigen Träger über die Öffentlichkeitsbeteiligung informiert. Zwei Behörden und Träger baten um Fristverlängerung bis 20. Februar bzw. 3. März 2015.

Von Behörden und sonstigen Trägern sind 9 Stellungnahmen beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg eingegangen, 7 hatten keine Bedenken bzw. waren Belange nicht berührt oder es wurden redaktionelle Hinweise gegeben. 2 Behörden äußerten Anregungen bzw. Bedenken, die eine Abwägung erforderten.

Zu folgenden Themen wurden im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit Anregungen und Bedenken geäußert:

- Durchführungsvertrag „Absichtserklärung“ der Vorhabenträgerin zur Beteiligung an den Umbaukosten der Flottwellstraße
- Überschreitung der Abstandsflächen
- Schienenlärm, Wegfall des Schienenbonus und Änderung der 16. BImSchG

Nichtfunktionieren der Online - Adresse und Verlängerung der Auslegungsfrist.

Von 2 Bürgern und einer Behörde (GL) erfolgte der Hinweis, dass die Online-Adresse nicht funktionierte. 1 Bürger bat mit Bezug auf das Umweltinformationsgesetz um eine entsprechende Verlängerung ab Verfügbarkeit aller Unterlagen im Netz.

Abwägung

Das technische Problem wurde am 03.02.2015.behoben.

*Die im Internet bereitgestellten Informationen stellen lediglich eine Ergänzung der jeweiligen Öffentlichkeitsbeteiligung dar. Der Umfang der auszulegenden Unterlagen wird durch § 3 Abs. 2 BauGB, nicht durch das Umweltinformationsgesetz bestimmt. In § 4a Abs. 4 Satz 1 BauGB ist - in Umsetzung der sog. Aarhus-Konvention und der Richtlinie 2003/35/EG - bestimmt worden, dass elektronische Informationstechnologien bei der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung **ergänzend** genutzt werden **können**; da eine Verpflichtung, solche Medien zu nutzen, nach derzeitiger Rechtslage nicht besteht, liegt es auch bezüglich der Auslegung nach § 3 Abs. 1 im Ermessen der Behörde, ob und in welchem Umfang dabei Unterlagen digital zur Verfügung gestellt werden. Selbst wenn dies bei der ersten Auslegung so gehandhabt wurde, folgt daraus nicht, dass dies künftig immer genau so verfahren werden muss.*

Die durch § 3 Abs. 2 BauGB vorgeschriebene vollständige Auslegung der Unterlagen erfolgt in den Räumen des Fachbereichs Stadtplanung Friedrichshain-Kreuzberg. Eine Fristverlängerung konnte nicht gewährt werden.

Unabhängig von der Auslegung und der Auslegungsfrist werden dem Antragsteller die Umweltinformationen aufgrund des Antrags im Sinn des Umweltinformationsgesetzes zur Verfügung gestellt.

Durchführungsvertrag „Absichtserklärung“ der Vorhabenträgerin zur Beteiligung an den Umbaukosten der Flottwellstraße

Die im Durchführungsvertrag (2. Änderungsvereinbarung) aufgenommene "Absichtserklärung" der Vorhabenträgerin, sich an den Umbaukosten der Flottwellstraße (Bezirk Mitte) zu beteiligen, sollte als eine "Verpflichtung" des Vorhabenträgers fixiert werden. (Bürger)

Eine Absichtserklärung entspräche nicht den Forderung des Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte (SGA Mitte) nach einer Verpflichtung der Vorhabenträgerin zu Maßnahmen in der Flottwellstraße, die im Rahmen der Behördenbeteiligung aus 2012 erhoben wurden. Aufgrund der rechtlichen Unbestimmtheit einer „Absichtserklärung“ sei die Beteiligung des Vorhabenträgers an konkreten Maßnahmen zur Umgestaltung der Flottwellstraße ggf. für das SGA Mitte nicht umsetzbar.

Der Verzicht auf eine Verpflichtung im Durchführungsvertrag sei nicht nachvollziehbar, weil dem BA Friedrichshain-Kreuzberg seit Längerem bekannt ist, dass das Straßen- und Grünflächenamt Mitte in Zusammenarbeit mit dem Quartiersmanagement Magdeburger Platz und den Anliegern eine Planung zur Flottwellstraße durchführt, an deren baulicher Umsetzung alle Anlieger finanziell beteiligt werden sollen. Eine Entwurfsplanung zur Flottwellstraße – Dennewitzstraße läge nunmehr vor, auf dessen Grundlage die von den einzelnen Anliegern zu finanzierenden Maßnahmen abgeleitet werden können.

Abwägung

Die Flottwellstraße liegt im Nachbarbezirk Mitte. Es handelt sich um eine öffentliche Straße, für die öffentliche Hand zuständig ist. Das Grundstück der Vorhabenträgerin ist im funktionalen Sinn erschlossen. Es besteht somit keine Handhabe durch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg für eine Verpflichtung des Vorhabenträgers im Durchführungsvertrag, sich an den Umbaukosten der Flottwellstraße (im Bezirk Mitte) zu beteiligen. Dennoch liegt eine einheitliche Gestaltung der Flottwellstraße auch im Interesse der Vorhabenträgerin, die ihre Absicht im Durchführungsvertrag bekundet und sich bereits engagiert hat. Es müssen nun vertragliche Regelungen zwischen dem Bezirk Mitte und den Vorhabenträgern an der Flottwellstraße zu der einheitlichen Gestaltung und anteiligen Kostenübernahme verhandelt und getroffen werden. Dies ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens und liegt nicht in der Zuständigkeit des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.

Überschreitung der Abstandsflächen

Das Straßen- und Grünflächenamt Bezirk Mitte stimmt der Überschreitung der zulässigen Abstandsfläche gegenüber der gewidmeten Grünfläche über die Straßenmitte der Flottwellstraße hinaus im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu. Dazu ist eine Antragstellung bei dem SGA Mitte als Grundstückseigentümer der gegenüberliegenden gewidmeten Grünfläche erforderlich.

Abwägung

Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 BauOBln dürfen Abstandsflächen sich ganz oder teilweise auf anderen Grundstücken erstrecken, wenn öffentlich – rechtlich gesichert ist, dass sie nicht überbaut werden. Die öffentlich rechtliche Sicherung besteht hier in der Widmung der öffentlichen Grünfläche, die eine Bebauung, die zu einer Überschneidung der Abstandsflächen führen würde ausschließt.

In der durchgeführten Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im Juni/Juli 2012 wurden dazu keine Bedenken vom Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Mitte (Stellungnahme 06.07.2012) geäußert.

Eine Antragstellung ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans und muss ggf. im Rahmen des Bauantragsverfahrens erfolgen.

Schienenlärm, Wegfall des Schienenbonus und Änderung der 16. BImSchG

Von SenStadtUm IX C 34 erfolgt der Hinweis, dass die bisher mögliche Abwendung des Schienenbonus mit den Stichtagen 1. Januar 2015 bei der Berechnung des Beurteilungspegels an Schienenwegen der Eisenbahnen und 1. Januar 2019 bei Straßenbahnen für Anwendungsfälle der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV entfällt.

Mit dem Rundschreiben Nr. 4/2014 gelte für die im Land Berlin im Verfahren befindlichen Bebauungspläne, dass der Schienenbonus ebenfalls nur bis zu den genannten Stichtagen angewendet werden dürften. Für das vorliegende Planverfahren sollte zumindest eine Abschätzung zur Auswirkung des nicht mehr anzuwendenden Schienenbonus geprüft und in die Begründung aufgenommen werden.

Weiterhin ist die Schall 03 in der Ausgabe 1990 durch die Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV mit Jahresbeginn 2015 abgelöst. Dabei sind unter anderem die Berechnungsgrundlagen zu „§ 4 (neu) Berechnung des Beurteilungspegels für

Schienenwege“ neu gefasst. Die Veränderung der Schallimmissionen aufgrund der neuen Berechnungsvorschrift sollte ebenfalls abgeschätzt und das Ergebnis in die Begründung aufgenommen werden.

Abwägung

Durch den Lärmgutachter wird folgende Abschätzung gegeben: Bei Anwendung der Anlage 2 der 16. BImSchV, (die seit dem 19.12.2015 für den Schienenverkehr verbindliche Berechnungsvorschrift ist), wären bei den angenommenen Zuggeschwindigkeiten von weniger als 100 km/h um ca. 1 bis 2 dB(A) höhere Teil-Beurteilungspegel für den Schienenverkehrslärm zu erwarten. (vergl. Bundestagsdrucksache 18/1280 vom 30.04.2014 Abbildung 10 auf Seite 89). Dadurch, dass die Gesamtverkehrslärmpegel durch den Kfz-Verkehr dominiert werden (die Teil-Beurteilungspegel des Schienenverkehrs sind an allen Immissionsorten um mindestens 10 dB(A) kleiner als diejenigen des Kfz-Verkehrs), wären auch bei Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV (sog. Schall 03 (2012)), wenn überhaupt, nur geringfügig höhere Werte für die Lärmindizes zu erwarten. Selbst wenn man in Rechnung stellt, dass der Ermittlung der Lärmpegelbereiche der zum damaligen Zeitpunkt noch heranzuziehende Schienenbonus zugrunde lag und diesen nunmehr entfallen ließe, würden sich allenfalls Pegelerhöhungen nur für einige Immissionsorte und nur um ca. 1 dB(A) ergeben.

Nach Abstimmung mit SenStadtUm IX C 34 am 09.02.2015 wird empfohlen, die Begründung durch die Abschätzung zu ergänzen. Die Begründung Kap. II. 4.2.3.1.1 und 6.5.1 wird entsprechend ergänzt.

Des Weiteren wurden redaktionelle Ergänzungen in der Begründung vorgenommen.

Die Hinweise und Bedenken der Öffentlichkeit führten nicht zur Änderungen des Planes.

13. Erneuter Festsetzungsbeschluss

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 17. März 2015 die redaktionelle Änderungen des Bebauungsplans VI-140i VE "Flottwellstraße Nord " im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg einschließlich Begründung sowie den Entwurf der Rechtsverordnung beschlossen. Der BVV - Beschluss erfolgte am 29. April 2015 mit der DS / 1618 / IV.

14. Anzeigeverfahren

Gemäß § 6 Abs. 4 AGBauGB wurde der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“ der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erneut angezeigt. Mit Schreiben vom 19. Oktober 2015 erklärte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, dass der Bebauungsplanentwurf VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“ ungeprüft, bezogen auf die planungsrechtlichen Fragestellungen, an den Bezirk zurückgesandt. Dringende Gesamtinteressen Berlins im Sinne von §7 Abs. 1 AGBauGB werden durch den Plan nicht beeinträchtigt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan VI-140i VE „Flottwellstraße Nord“ kann vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin nach § 6 Abs. 5 AGBauGB als Rechtsverordnung festgesetzt werden.

15. Beschluss über den Erlass der Rechtsverordnung

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 08.März 2016 die Zusammenfassende Erklärung sowie den Erlass der Rechtsverordnung beschlossen. In der BVV erfolgte die Kenntnisnahme am 27.April 2016.

16. Beschluss über den Erlass der Rechtsverordnung

Die Rechtsverordnung wurde am 08.Juli 2016 im Gesetz- und Verordnungsblatt auf Seite 386 veröffentlicht

V **Rechtsgrundlagen**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S 2414) zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S 1722)

Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S.1548)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (**Bundesnaturschutzgesetz** – BnatSchG) in der Fassung vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S.2542), zuletzt geändert durch Artikel 4 Absatz 100 des Gesetzes vom 07. August 2013 (BGBl. IS. 3154)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2015 (GVBl. S. 283)

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (**Berliner Naturschutzgesetz** – NatSchGBln) in der Neufassung vom 29. Mai 2013 (GVBl. S.140)

Aufgestellt: Berlin, den __.__.____

Bezirksamt Friedrichshain – Kreuzberg von Berlin
Abt. für Planung, Bauen und Umwelt
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. Die überbaubare Fläche mit der Bezeichnung Hotel dient vor allem der Hotelnutzung. Es sind folgende Nutzungen zulässig.
 - Hotel
 - Gastronomie
 - Wellness, Fitness
3. Die überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Wohngebäude dienen überwiegend dem Wohnen. Es 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
4. Die unter Berücksichtigung der Grundflächen von baulichen Anlagen, Tiefgaragen und Stellplätzen mit ihren Zufahrten sowie Nebenanlagen ermittelte Grundflächenzahl darf 0,80 nicht überschreiten.
5. In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Hotel ist oberhalb der festgesetzten Traufhöhe von 59,00 m ü. NHN ein Staffelgeschoss nur zulässig, wenn es kein Vollgeschoss ist und eine Oberkante von 62,00 m ü. NHN nicht übersteigt.
6. In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Wohngebäude sind oberhalb der zulässigen Oberkanten technische Dachaufbauten bis zu einer Grundfläche von 25 vom Hundert der darunterliegenden 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.
7. 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.
8. In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Wohngebäude sind sofern Wohnungen ausschließlich Aufenthaltsräume mit einziger Lüftungsmöglichkeit zu den Fassaden zwischen den Punkten C und D; E, F und G; H, I, J und K; L, M, N und O haben, diese Aufenthaltsräume mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten.
9. In den überbaubaren Flächen mit der Bezeichnung Hotel sind Übernachtungsräume zu den Fassaden zwischen den Punkten P, Q, R und S; T, U, V und W mit einer schallgedämmten Dauerlüftungsmöglichkeit auszustatten.
10. Im Bereich des vorhabenbezogenen 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.

11. 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 mindestens 0,70 m betragen, davon ausgenommen sind Terrassen. Das Anpflanzgebot gilt nicht Terrassen, für Wege und Zufahrten für Rettungsfahrzeuge und die notwendigen Spielplätze gemäß § 8 Abs. 2 der Bauordnung Berlin.
12. Mindestens 40 vom Hundert der Dachflächen sind zu begrünen.
13. Die Geltungsbereichsgrenze zwischen den Punkten A und Q ist zugleich Straßenbegrenzungslinie.
14. Im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.
15. Als zulässige Grundfläche wird die im zeichnerischen Teil festgesetzte überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt.